11 (983)

Транспортная неделя в одном журнале

Транспорт

ноябрь 2017 г.

Издается с 1998 г.

Портовая инфраструктура нуждается в инвестициях бизнеса и государства



Предварительные итоги автотранспортной отрасли: сделано много, необходимо сделать гораздо больше



Проблемы внедрения в Украине вагонов с увеличенной нагрузкой на ось



Соглашение ВТО по упрощению процедур торговли как инструмент выравнивания внешнеторгового баланса Украины



ПЛАНИРОВАНИЕ ПОРТОВОЙ ЛОГИСТИКИ



Направления:

Проект «Единое окно - локальное решение»


Белгород-Днестровский морской порт


Бердянский морской порт


Черноморский морской порт


Измаильский морской порт


Мариупольский морской порт

Разработка, внедрение и сопровождение программного обеспечения

Оказание услуг по обслуживанию программно-аппаратного комплекса Клиента



ИНФОРМАЦИОННАЯ СИСТЕМА ПОРТОВОГО СООБЩЕСТВА

- ЭКСПЕДИТОРЫ
- АДМИНИСТРАЦИИ ПОРТОВ
- ПРАВО-ОХРАНИТЕЛЬНЫЕ ОРГАНЫ
- НАЗЕМНЫЕ ПЕРЕВОЗЧИКИ
- МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗЧИКИ
- ГРУЗОВЫЕ КОМПЛЕКСЫ
- ПОРТОВЫЕ ОПЕРАТОРЫ
- МОРСКИЕ АГЕНТЫ
- ГРУЗО-ВЛАДЕЛЬЦЫ
- ГОСУДАРСТВЕННЫЕ КОНТРОЛИРУЮЩИЕ ОРГАНЫ

Партнеры:

















Преимущества:



Ответственность
Команда с профильным образованием и многолетним опытом работы в сфере IT.

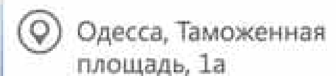


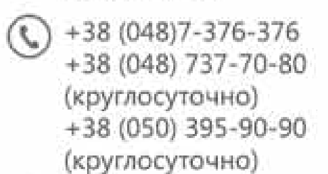
Опыт
Знание специфики и создание ПО для мультимодальных перевозок и складских площадок для всех видов грузов.



Комплексность
Создание ПО для системы ИСПС. Внедрение и адаптация продукта под каждого пользователя.

Контакты:


Одесса, Таможенная площадь, 1а


+38 (048)7-376-376
+38 (048) 737-70-80
(круглосуточно)
+38 (050) 395-90-90
(круглосуточно)


info@ppl33-35.com
support@ppl33-35.com



Транспортная неделя в одном журнале

Транспорт
ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

СОДЕРЖАНИЕ

№ 11 (983) ноябрь 2017 г.

Производственно-практический журнал "ТРАНСПОРТ" — специализированное еженедельное информационно-аналитическое издание для органов государственного управления и регулирования, отраслевых объединений и операторов национального транспортного рынка.

Учредитель и издатель:
Издательская организация АО "ПЛАСКЕ"
Распространяется только по предварительной подписке.
Главный редактор:
Виктория Хрусталева, *red@transport-journal.com*
Редакторы отделов:
Татьяна Корнилова, Инна Рослик, Тамара Курыленко, Ольга Зинченко
info@transport-journal.com
Корректор: Алла Винярская
Отдел подписки и рекламы:
Сергей Бохан, *subscribe@transport-journal.com*
Татьяна Ятел, *reklama@transport-journal.com*
Свидетельство о госрегистрации СМИ:
КВ № 16196-4668 ПР, 02.02.2010 г.
Адрес редакции:
г. Киев, ул. Б.Гмыри, 1Б/6, оф.167.
Тел.: (044) 503-63-73.
Заказ № 10847.
Тираж 1000 экз.
Адрес типографии: ООО "Интерконтиненталь-Украина" (PrintStore Group)
01021, Киев, ул. Институтская 16, оф. 1/15
тел.: (044) 360 00 85; www.printstore.com.ua; info@printstore.com.ua
Свидетельство о госрегистрации: А00 № 615442, 28.02.2001 г.

"ТРАНСПОРТ" — виробничо-практичний журнал, щотижневий, видається з серпня 1998 р.
Засновник та видавець: Видавнича організація АТ "ПЛАСКЕ".
Свідоцтво про державну реєстрацію ЗМІ: КВ № 16196-4668 ПР, 02.02.2010 г.
Адреса редакції: м. Київ, вул. Б.Гмирі, 1Б/6, оф.167.
Тел./факс.: +38 (044) 503-63-73.
Замовлення: № 10843. Наклад 1000 примірників
Адреса друкарні: ТОВ "Інтерконтиненталь-Україна" (PrintStore Group)
01021, Київ, вул. Інститутська 16, оф. 1/15
тел.: (044) 360 00 85; www.printstore.com.ua; info@printstore.com.ua
Свідоцтво про реєстрацію: А00 № 615442, 28.02.2001 р.
Головний редактор: В. Хрустальова.

Центральный офис:
г. Одесса, ул. Акад. Заболотного, 12
Тел.: (048) 73-85-385, (048) 72-88-288

ТЕМА НОМЕРА

Портовая инфраструктура нуждается в инвестициях бизнеса и государства

Стоимость портовых услуг: посчитали — удивились?

26 октября т.г. в Одессе состоялась первая международная конференция "Деньги и порты-2017", организованная Всемирным банком (WBG) и издательством "Порты Украины". Название мероприятия, прямо скажем, звучит не совсем обычно. Но, по сути, организаторы конференции попытались посчитать все деньги украинского рынка портовых услуг — как фактические доходы, так и упущенную выгоду, т.е. те средства, которые отрасль теряет из-за бюрократических барьеров и архаики законодательства, обозначить проблемные вопросы, в частности приватизации государственных стивидоров и отсутствия механизма возвращения инвестиций, обсудить возможность снижения портовых сборов и новые методики их расчета, проанализировать бюрократические препоны при заключении инвестиционных договоров и др.



МОГУТ ЛИ ПОРТЫ СТАТЬ ДВИГАТЕЛЕМ ЭКОНОМИКИ СТРАНЫ?

Спор о том, что важнее для показателей работы портов — деньги или тонны, велись давно. Но подсчитать стоимость портовых услуг в советские времена было непросто, поскольку в тот период деятельность госпредприятий регулировалась государством.

Однако в середине 90-х появились первые частные агентские и экспедиторские фирмы, а в Одесском порту были созданы предприятия на основе государственно-частного партнерства. В начале 2000-х годов частный сектор в сфере стивидорной деятельности дал возможность вести речь о рынке портовых услуг. Однако по-настоящему рыночные процессы в портовой отрасли начали происходить после реализации Закона "О морских портах Украины".

Первую попытку оценить рынок портовых услуг сделал директор издательства "Порты Украины" Константин Ильницкий на страницах одноименного журнала. В июне появилась, по словам автора, "эпохальная статья" — "Почем рынок портовых услуг?", в которой впервые подробно проанализирована хозяйственная деятельность всех секторов портовой отрасли. К. Ильницкий, выступая на конференции, выделил три главных аспекта: сколько "весит" рынок портовых услуг в денежном выражении, сколько частных и государственных предприятий работают в отрасли, какое количество работников в них занято.



— *Прежде, чем ответить на вопрос, сколько стоит рынок портовых услуг, вместе с экспертами мы определили главные сегменты рынка и просуммировали показатели их хозяйственной деятельности по состоянию на 2016 г. Доходы самого большого сегмента — стивидорных компаний, которых в Украине насчитывается 81 (численность сотрудников — 31 тыс.), составили $1006 млн (60% рынка). Из этой суммы, по экспертным оценкам, совокупный доход частных стивидоров составил $760 млн (грузооборот — 96,1 млн т). В то время, как 10 отечественных госстивидоров заработали $246 млн (перевалка — 38,4 млн т). Таким образом, доля частных стивидорных компаний в грузообороте прошлого года — 71,5%, госстивидоров — 28,5%,* — отметил К. Ильницкий.

Вторым значимым игроком на рынке портовых услуг является АМПУ, доход которой в 2016 г. составил $331,9 млн. Главным составляющим этой суммы являются портовые сборы (корабельный, маячный, административный, канальный, причальный, якорный, санитарный). Основная часть сборов поступает в распоряжение АМПУ, которая должна тратить эти средства строго по назначению: на дноуглубление в акваториях и подходных каналах, на поддержание паспортных характеристик причалов и т.д.

— *В 2016 г. АМПУ получила $193,6 млн портовых сборов. Из них $6,7 млн (административный сбор) направлены в госбюджет. Маячный сбор ($17,8 млн) идет на содержание ГП "Госгидрография"… Часть корабельного и причального сборов переданы некоторым компаниям ("Ника-Тера", "ТИС", "НИБУЛОН"), построивших за свои средства причалы, акватории и каналы… Помимо портовых сборов, АМПУ получает доходы от различных видов деятельности. Например, лоцманские услуги, обеспечение доступа операторов к причалам и др. Немалый доход принесли экспедиторские (примерно $152 млн), агентские (около $25 млн) компании, услуги портофлота (около $72 млн). Общий доход рынка услуг в морских портах, включая другие виды деятельности, составил $1700 млн. При этом рынок портовых услуг обслуживают 1300 компаний, насчитывающих около 47 тыс. сотрудников",* — сообщил К. Ильницкий.

По словам директора издательства, доходы портовой отрасли составили в 2016 г. 1,82**%** ВВП Украины ($93,4 млн). Много это или мало? Понятно, что немного. И такого же мнения придерживаются наши власти. "*Несколько лет назад я поинтересовался у высокопоставленного чиновника: может ли морской транспорт войти в число приоритетных отраслей экономики Украины? На что он ответил: "Нет, приоритетными в нашей стране являются аграрный сектор, черная металлургия… Морской транспорт является приоритетным только в Одесском регионе",* — рассказал К. Ильницкий.

Однако, по мнению журналиста, полученную цифру дохода отрасли можно было бы удвоить за счет средств, заработанных нашими моряками. Они тоже представляют морскую отрасль. По данным ВОКК**,** доходы украинских моряков исчисляются до $1,5 млрд ежегодно. К сожалению, эти средства находятся в теневой экономике, поскольку наши власти пока не нашли варианта легализации этих доходов. А ведь с учетом заработанной моряками валюты морская отрасль "прибавила в весе".

В то же время руководитель Группы поддержки реформ при Мининфраструктуры Александра Клитина считает, что порты могут стать двигателем украинской экономики. Пример тому Южная Корея, где сегодня индекс зависимости экономики от портов составляет 82% (у нас — на уровне 42%).

— *Секрет успеха роста экономики Южной Кореи,* — отметила А. Клитина, — *в привлечении инвестиций в развитие портов. Порты — это ворота для товарооборота, торговли, соответственно роста экономики страны. Поэтому так важно изменить политику госу-*



дарства в отношении морских портов. Уже есть позитивные сдвиги. Премьер-министр В. Гройсман утвердил снижение портовых с боров с 1 января 2018 г. на 20%. Однако одним снижением портовых сборов невозможно превратить порты в двигатель украинской экономики. Необходим принцип целевого финансирования: бизнес должен понимать, куда он вкладывает инвестиции, принимать участие в решении вопроса о реализации проектов в портах. Для развития отечественных портов необходимы инвестиции, создание новых перегрузочных мощностей.

ПОРТОВЫЕ СБОРЫ В УКРАИНЕ: ОГРАНИЧИТЕЛЬ РОСТА ГРУЗООБОРОТА?

О проблеме высоких портовых сборов в отечественных портах говорят уже давно. Эксперты признают, что они являются не только ограничителем роста экономики страны, но, в первую очередь, делают неконкурентоспособными наши порты и соответственно украинские товары на мировых рынках. Как отметил эксперт Всемирного банка по упрощению процедур торговли и логистики Периклис Сарагиотис, портовые сборы в Украине, которые значительно выше европейских, "негативно отражаются на конкурентоспособности портов, на агробизнесе, поскольку Украина входит в группу основных экспортеров зерна".

Вопрос о том, что логистические расходы на доставку зерна из Украины на 30—40% выше, чем в других странах, поднял в своем выступлении и советник по экономике, торговле и конкурентоспособности WBG Олег Нивьевский.

— *Как известно, затраты портов состоят из двух частей — перевалка грузов и обслуживание судов,* — сказал специалист WBG. — *В обслуживании судов львиную долю составляют портовые сборы, которые регулирует государство. Именно государство должно снизить портовые сборы, поскольку порты — это вспомогательное звено в экономике государства, способствующее активизации торговли. Поэтому логистические затраты должны быть как можно меньшими. 6 сентября КМУ принял очень важное постановление о снижении с 1 января 2018 г. размера портовых сборов на 20%. Кроме того, размер дивидендов, перечисляемых АМПУ в бюджет, снижен с 75% до 50%, что дает возможность направлять заработанные средства на развитие портов и акваторий.*

Чтобы снизить портовые сборы, необходимо было разработать новую методику их расчета. Этот процесс оказался довольно сложным, поскольку опыта у специалистов АМПУ и финансистов не было. В разработке новой методики расчета портовых сборов активное участие приняли специалисты Всемирного банка. По словам финансового аналитика компании BRD Надежды Ермоленко, европейские специалисты оказали содействие в оценке экономического эффекта от снижения портовых сборов.

— *При разработке методики расчета портовых сборов иностранные эксперты использовали принципы целевого сбора и затратный.*



Затратный принцип предполагает безубыточную работу портов, а также предусматривает погашение за счет портовых сборов как инвестиционной, так и расходной составляющей. Однако европейское законодательство отличается от украинского… Тем не менее, в соответствии с методикой по каждому филиалу АМПУ были рассчитаны операционные затраты, затраты Госгидрографии, поисково-спасательной службы. Мы работаем с каждым филиалом, чтобы стабилизировать затратную часть, сделать ее более сбалансированной. Было предложено рассчитывать портовые сборы на 5 лет, поскольку это связано с этапом краткосрочного планирования. Методика предусматривает мониторинг как операционных затрат, так и инвестиционной составляющей. Это дает возможность в случае изменения рынка или затратной части вносить поправки в расчет ставки.., — сообщила Н. Ермоленко.

Кроме того, эксперты Всемирного банка предложили сократить количество портовых сборов согласно европейской практике. Однако, как отмечает финансовый аналитик, для этого необходимо вносить изменение в законодательство. В частности, в Законе "О морских портах" четко указано, какие сборы должны взиматься с судовладельцев. Еще одно предложение европейских экспертов — использовать при расчете методики портовых сборов не модуль судна, а его тоннаж.

Зампредседателя АМПУ Николай Полторацкий считает, что новая методика расчета портовых сборов может стать стимулом для развития не только морской отрасли, но и оживления национальной экономики.

По мнению Н. Полторацкого, портовые сборы предполагают определенный функциональный подход и дифференциацию ставок. Что это означает? Предполагается, что размер, в частности, корабельного сбора будет зависеть от конструктивных особенностей судна.

— *Поскольку в портах основную долю составляют навалочные грузы, которые перевозит балкерный флот, то он будет взят за единицу. Для остальных судов, к приме-*

ру, контейнеровозов, паромов и т.д. будет применен коэффициент… В то же время функциональный подход означает, что за счет портовых сборов покрываются только прямые расходы: дноуглубление, содержание и ремонт гидротехнических сооружений, плавсредств, выполняющих дноуглубительные работы… Методика расчета портовых сборов предусматривает структурные изменения. В частности, корабельный сбор консолидирует все части акватории. Поэтому планируем отменить канальный (на подходных каналах), якорный сборы. Канальный сбор сохранится на государственных каналах. К примеру, на БДЛК… Предполагается установить в пределах морского порта единую ставку причального сбора, которая будет учитывать время стоянки у причала.., — рассказал зампредседателя АМПУ.

С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ ПОРТОВ И ФИСКАЛЬНЫХ ОРГАНОВ

Как показывают расчеты, снижение портовых сборов неизбежно повлечет потери госбюджета. Однако, как считают эксперты Всемирного банка, есть источники для покрытия этого дефицита.



— Снижение портовых сборов и уменьшение дивидендов, — считает О. Нивьевский, — *означают сокращение поступлений в госбюджет — минус 30 млн грн. Но такие потери не столь большие, если учесть, что бизнес, выигравший на этих шагах правительства, увеличит, по нашим подсчетам, объем экспорта на 1%. Этого достаточно, чтобы покрыть дефицит бюджета от снижения портовых сборов и дивидендов. Каждый доллар на тонне, который сэкономят на портовых сборах, экспортеры вернут АМПУ. Либо эти средства вернутся за счет потребителей (если это импорт), 15% пойдут на инвестиции. Кроме того, согласно статистике треть дополнительных доходов поступает в госбюджет в виде налогов. Таким образом, каждый сэкономленный на портовых сборах доллар будет генерировать дополнительный экономический эффект в $1,56.*

В то же время, по мнению эксперта, Украина может позволить снижение портовых сборов не на 20%, а на 63%. По расчетам специалистов, при снижении портовых сборов на 20% государство получит $53 млн дополнительных доходов, а при уменьшении сборов на 63% — $167 млн. Выиграет от этого и Администрация морских портов Украины. Так, уменьшение сборов на 63% "позволит АМПУ уравнять затраты со своими доходами, благодаря тому, что увеличится экспортный грузопоток на 5,6%, а транзит — на 6,4%. В результате ВВП вырастет на 1%". Более того, к 2021 г. бизнес прогнозирует в среднем рост экспорта на уровне 6%. Это больше, чем необходимо для перекрытия фискального дефицита.

Свою точку зрения на снижение портовых сборов высказал Н. Полторацкий. По его словам, в Законе о портах четко прописано, что содержание портовой инфраструктуры осуществляется за счет портовых сборов, которые собираются в данном порту.

— Однако в реальности АМПУ создает стабилизационный фонд, за счет которого средства, собранные в больших портах, перераспределяются на малые. При этом следует учесть, что с 1 грн. сборов в АМПУ остается только 50%. Остальное уходит на налоги и дивиденды. В европейских странах часть средств на развитие портов и их содержание поступает из фондов ЕС. Так, с 2000 г. по 2012 г. в портовую инфраструктуру вложено более EUR6 млрд. Кроме того, европейские порты имеют свободный доступ к дешевым кредитам. В Украине нет ни государственных источников финансирования портов, ни возможности получать кредит, поскольку предприятия морской отрасли ограничены статусом портовой инфраструктуры, которая не может быть предметом залога, — сказал зампредседателя АМПУ.

По словам Н. Полторацкого, при разработке новой методики расчета портовых сборов АМПУ инициировала базовую инвестиционную составляющую. Связано это с тем, что с инвестиционной составляющей связан ряд проблем.

— Бизнес, работающий в портах, не всегда согласен платить портовые сборы, которые потом будут вкладывать в инвестиции, в том числе целевые, разных субъектов хозяйствования… Чтобы сбалансировать интересы всех субъектов хозяйствования, было предложено инвестиционную составляющую распространять на генеральные планы развития, безопасность мореплавания, экологию, проекты национального характера. А целевое финансирование субъектов хозяйствования под их развитие осуществлять за счет компенсации инвестиций… При нынешнем налогообложении вложение средств за счет АМПУ невозможно. Поскольку только 25% с $1 будут проинвестированы, а 75% будут уходить в бюджет… В то же время инвестиционная составляющая, к примеру, причалов — это существенные деньги. Поэтому нужна государственная политика в отношении передачи причалов в аренду или другие формы государственно-частного партнерства.., — отметил Н. Полторацкий.

ОВРУЦКАЯ Татьяна







2018 г. — год реформ в транспортной инфраструктуре: готовность субъектов рынка

9.11.2017 г. в Министерстве инфраструктуры Украины под председательством министра В. Омеляна прошел круглый стол на тему: "Реализация инфраструктурных проектов при формировании эффективных территориально-производственных связей и обеспечение постепенного социально-экономического развития: региональный аспект".

В мероприятии приняли участие госсекретарь Минрегионразвития М. Малашкин, руководитель программ помощи ЕС в Украине Даниэль Жак, и.о. председателя Государственного агентства автомобильных дорог Украины С. Новак, замруководителя АМПУ по развитию портовой инфраструктуры Д. Роменский, руководитель Офиса поддержки реформ при Министерстве инфраструктуры А. Клитина, главы Закарпатской, Житомирской и Сумской облгосадминистраций — Г. Москаль, И. Гундич и Н. Клочко, представители органов местной власти, государственных предприятий, международных организаций, международных финансовых институтов, международных компаний и пр.

Программа мероприятия предусматривала проведение трех панельных дискуссий:

— передача дорог местного значения на балансы областей с 1.01.2018 г.: решение управленческих, юридических и финансовых вопросов;

— развитая транспортная инфраструктура: предпосылка эффективного использования имеющегося ресурсного, экономического и социального потенциала региона. Межрегиональный и международный уровни;

— сбалансированный подход к планированию, привлечению инвестиций и использованию преимуществ регионов при максимальном использовании возможностей всех видов транспорта.

Приветствуя участников мероприятия, министр инфраструктуры В. Омелян поблагодарил их за готовность обсуждать дорожную реформу. "Большое спасибо за присутствие всем руководителям и представителям областей, представителям Министерства регионального развития и Министерства экономики. Нам есть, о чем говорить, и это не только те реформы, которые уже введены парламентом и правительством, но и те реформы, которые мы должны осуществить. Одна из первоочередных — реформа железнодорожного транспорта. Надеюсь, с тем пакетом законодательства, который уже внесен в парламент, или будет внесен вскоре, мы достигнем качественных изменений", — подчеркнул В. Омелян.

Позже, на брифинге, резюмируя итоги круглого стола, он отметил, что в центре внимания министерства, Укравтодора и областных властей в настоящее время находится децентрализация дорог и дорожного хозяйства. "В первую очередь, сегодня мы акцентировали внимание на дорогах, ведь с 1 января 2018 г. запускается Дорожный фонд, и 120 тыс. км дорог будет передано на местный уровень. Степень готовности областей, в первую очередь — ресурсная готовность, приоритетность при выстраивании работы, как по передаче дорог, так и по имплементации этих новаций, сегодня также были рассмотрены".

Государственный секретарь Минрегионразвития М. Малашкин подчеркнул: "Управление дорогами на уровне областных администраций — это возможность оперативно реагировать на потребности, которые имеются у региона. И областные власти, и местные должны работать совместно".

"Сегодня самое главное заключается в том, что местные власти готовы брать на себя ответственность… Для местных общин сейчас важно провести инвентаризацию дорог, чтобы с 2018 г. они были готовы к передаче дорог. Второе — проекты дорожной инфраструктуры не должны быть отдельными от общего плана развития региона", — добавил госсекретарь.

Руководитель Укравтодора С. Новак отметил: "Мы совместно работаем с Министерством инфраструктуры, с областными государственными администрациями. Хочу подчеркнуть, что для масштабного ремонта дорог нам нужна новая "Конституция дорог", и сейчас мы ее пишем. Она предусматривает разделение ответственности за дороги местного значения и за дороги государственного значения. Децентрализация — это масштабная реформа, которая необходима для реформирования страны. Я надеюсь, что совместно с губернаторами, министерством, мы сделаем все, что возможно".

"На сегодня Укравтодор сделал все возможное для подготовки и реализации реформы децентрализации дорог. Мы подготовили необходимые изменения в законодательство, разработали рекомендации для областей, провели обучение. Самое главное — мы провели инвентаризацию дорог, подлежащих передаче. На сегодня изданы приказы о передаче дорог на баланс по Киевской, Одесской, Винницкой, Ивано-Франковской и Черкасской областям. Ждем решения остальных руководителей областей о предоставлении полной информации для дальнейшей работы".

"Мы на старте двух фундаментальных реформ для дорожной отрасли — децентрализации и Дорожного фонда. Мы полностью меняем систему управления отраслью. Децентрализация — это больше ответственности для губернаторов, но в то же время, у них будет больше инструментов для строительства и ремонта дорог в регионах".

Глава Закарпатской ОГА Г. Москаль подчеркнул: "Создание Дорожного фонда — это первое, что я вижу на пути проведения децентрализации… На Закарпатье в этом году было рекордное количество отдыхающих. Поэтому, в первую очередь, мы делаем дороги к туристическим местам. В качестве примера: к озеру Синевир сделали дорогу, и количество отдыхающих увеличилось в 10 раз. Еще бы Министерство инфраструктуры и "Укрзализныця" помогли нам с поездами, потому что не хватает билетов".

"Второй вопрос — чтобы делать дороги, у "Укрзализныци" нет вагонов. Есть вагоны — нет электровозов. Удовлетворяется только около 10% поданных заявок на перевозку щебня и расходных материалов, которые нужны для строительства дорог. Доходит до

того, что возится щебень из Румынии. Закарпатье имеет очень большой туристический потенциал, и нужно, чтобы в регион была сделана хорошая дорога.



Еще один вопрос — мосты. На Закарпатье очень много рек, соответственно очень много мостов. Каждый второй—третий мост сегодня находится в аварийном состоянии", — отметил глава Закарпатской ОГА.

Глава Сумской области Н. Клочко поблагодарил Министерство инфраструктуры за эффективное сотрудничество между центральными и региональными органами государственной власти: "Спасибо Министерству инфраструктуры за сотрудничество, что приглашаете нас, представителей регионов, прислушиваетесь к нам. Хочу обратить внимание, что в Сумской обл., которая имеет самую протяженную границу с РФ, больше внимания должно уделяться дорогам, которые соединяют районные центры. Также мы просим, чтобы начатый таможенный эксперимент был продлен на следующий год. Это будет дополнительным поступлением средств для реализации инфраструктурных проектов".

Глава Житомирской ОГА отметил важность децентрализации дорог: "Предыдущей власти не хватало политической воли, чтобы передать дороги на места, в регионы. С января передаются не только дороги, но и финансовый ресурс. Это своеобразный подарок нам на Новый год. Да, будут проблемы, но мы готовы нести ответственность. Кому, как не нам, жителям области, лучше видно, какие дороги ремонтировать. Это правильный шаг, который позволит воплотить в жизнь все замыслы".

В ходе второй сессии круглого стола глава министерства В. Омелян остановился на реформировании портовой отрасли: "Министерство инфраструктуры уже подготовило более 10 полноценных проектов, которые могут быть реализованы в портах и которые мы уже представляем иностранным инвесторам. Надеюсь, те планы, которые мы себе наметили еще в 2016 г., будут осуществлены в 2017—2018 гг., и мы будем иметь топовые мировые компании во всех областях: на железной дороге, на море, в авиации, на реке, в автодорожной сфере".

Ключевым в ходе второй сессии стал доклад руководителя Офиса поддержки реформ при Министерстве инфраструктуры А. Клитиной, которая представила реестр приоритетных инфраструктурных проектов, реализация которых возможна при поддержке международных партнеров Украины.

"В рамках Национальной транспортной стратегии Украины-2030 областными администрациями были поданы в министерство 395 проектов на общую сумму EUR16,3 млрд, 83% (331 проект — **ред.**) составили проекты модернизации автодорог на EUR14,5 млрд, 110 проектов лежат в плоскости TEN-T коридоров либо улучшения сообщения с ЕС, 13 — в рамках национального проекта GO Highway. Часть проектов будет профинансирована из Дорожного фонда, но, разумеется, бюджетного финансирования на все проекты не хватит".

Так, в рамках национального проекта GO Highway отобрано 13 проектов на EUR540 млн (5 в Тернопольской, 3 во Львовской, 2 в Винницкой, по 1 в Житомирской, Ивано-Франковской и Черкасской областях). GO Highway проекты направлены на сокращение времени транзита между Гданьском/Гдыней и портами Черного моря (Николаева, Одессы, "Южным", "Черноморском") с 23 до 15 часов. Их реализация будет способствовать дальнейшему улучшению связи между Балтийским и Черным морями, что в свою очередь даст толчок региональному развитию, модернизации портовой инфраструктуры и логистики, улучшит безопасность на дорогах.

В плоскости улучшения сообщения с ЕС общее финансирование проектов (5 в Волынской, 9 в Закарпатской, 2 во Львовской и 4 в Черновицкой областях) составляет EUR180 млн. Предполагается реконструкция дорог Р-14, М-08, М-24, М-25, М-26, Н-22, Р-14, Р-53, Т-07-14, Т-14-01, Т-26-01, Т-26-04 и Т-26-08, что позволит улучшить автомобильное сообщение с Польшей, Словакией, Венгрией и Румынией и приведет к росту как грузовых, так и пассажирских перевозок, увеличению транзитного потенциала и унификации инфраструктурных стандартов Украины с ЕС.

На развитие TEN-T коридоров и укрепление связи 16 областей Украины с ЕС направлено 77 проектов (EUR8,996 млрд). Не охваченными останутся Днепропетровская, Запорожская, Ивано-Франковская, Луганская, Кировоградская, Одесская, Сумская и Хмельницкая области. Проекты предусматривают реконструкцию участков дорог М-01, М-03, М-19, М-06, М-14, Н-01, М-13, М-11, М-07; строительство 3 развязок, 3 путепроводов через ж/д пути; реконструкцию либо строительство 2 мостов через реки, Киевской объездной дороги.

Помимо дорожных проектов, в министерство было подано 29 проектов по улучшению инфраструктуры железнодорожного транспорта (на EUR819 млн), 10 проектов по развитию региональных аэропортов, направленных на ускорение развития мультимодальных и пассажирских авиаперевозок, на EUR361 млн и 25 проектов в других отраслях транспорта на EUR617 млн.

В частности, планируется запустить пилотный проект "Развитие мультимодальной инфраструктуры: аэропорт "Белая Церковь". Проект предусматривает увеличение грузовых перевозок путем модернизации мультимодальной инфраструктуры: авиационной, железнодорожной и автомобильной. Также у аэропорта имеется значительный потенциал для пассажирских перевозок: расположен в 126 км от Умани — международного туристического центра, — численность населения которого сопоставима с многими областными центрами и составляет 211 тыс. чел. Данное обстоятельство также предоставляет возможность внедрить в аэропорту модель "лоукост". Реализовывать пилотный проект на данном этапе планируется за счет привлечения кредитных средств либо через механизм концессии.

"В Украине есть возможность привлекать кредиты европейских партнеров. Чтобы привлечь финансирование, регионам необходимо определить приоритетность проектов, подготовить ТЭО и анализ экономической эффективности по европейским стандартам. С этой целью Офисом поддержки реформ вскоре будет организован семинар для представителей регионов", — отметила А. Клитина.

Присутствовавший на мероприятии руководитель программ помощи ЕС в Украине Даниэль Жак заверил: "ЕС поддерживает инициативы министерства по



развитию инфраструктуры и осуществлению реформ. Мы считаем, что приоритетом является транспортное и инфраструктурное сообщение Украины со странами ЕС, развитие транспортной сети, имплементация Соглашения об ассоциации с ЕС и усиление безопасности на дорогах. Мы поддерживаем развитие украинской транспортной системы как мультимодальной и безопасной".

Третья сессия мероприятия была отмечена выступлениями замруководителя АМПУ по развитию портовой инфраструктуры Д. Роменского и директора по стратегическому развитию и инвестиционной политике "Укрзализныци" А. Саболевского.

Последний констатировал, что без достаточной пропускной способности "Укрзализныци" не будет развития портов, как и импорта/экспорта. Для этого "Укрзализныця" должна ликвидировать "узкие места": провести электрификацию и реконструкцию отдельных участков путей, провести модернизацию, а также строительство. Сотрудничество между "Укрзализныцей" и АМПУ должно быть максимальным.

"В этом году "Укрзализныця" планирует инвестировать около 10 млрд грн. Основное инвестирование будет в грузовые вагоны. В полтора раза увеличили объемы инвестирования в тягу по сравнению в прошлым годом. У нас начинают исчезать проблемы с вагонами, но острая проблема с локомотивами. Поэтому в следующем году акцент будет на закупку и модернизацию тяги", — отметил директор по инвестиционной политике "Укрзализныци".

Помимо этого, А. Саболевский заверил, что "Укрзализныця" готова обсуждать с местными властями варианты закрытия мало задействованных участков железных дорог и при этом обеспечить для населения транспортное сообщение.

"Сейчас 70% нашего транспортного потока ходят по 20% инфраструктуры. Есть места, где ходит по одной электричке в день. Тут мы готовы сотрудничать с местными властями, возможно, покупать автобусы, чтобы не нести сумасшедшие расходы", — сказал А. Саболевский, добавив, что в планах ведомства также передача местным властям непрофильных объектов — больниц и карьеров. "В некоторых местах карьеры являются градообразующими, поэтому мы готовы обсуждать эти вопросы с властями", — отметил он. По его словам, на оптимизации железнодорожной сети компания планирует сэкономить 700 млн грн. за год и "этот эффект будет расти".

Антон Саболевский также сообщил, что в середине ноября паром "Герои Шипки" уйдет на испытания. "На следующей неделе планируем запустить паром "Герои Шипки" в испытания. Посмотреть экономику судна, потому что техника старая. Эксплуатация будет 3—4 месяца. После этого будем принимать решение по ремонту второго парома", — заявил он.

По его словам, проблема эксплуатации парома "Укрзализныци" состоит в его конкурентной способности, так как не стоит ждать, что "Укрзализныця" даст намного более дешевую перевозку грузов по сравнению с конкурентами, ведь цена на рынке не завышена.

"Тарифная политика тут понятная — мы просчитали стоимость и видим, что те ставки, которые предлагают сейчас "Укрферри" и Болгарское пароходство, соответствуют рынку. То есть, существенно удешевить паромные перевозки мы не сможем", — сказал А. Саболевский.

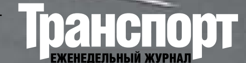
В свою очередь, Д. Роменский в своем докладе отметил, что инфраструктура портов готова к увеличению грузооборота. По его мнению, для успешной реализации инфраструктурных проектов АМПУ необходимо максимально привлекать местные власти к участию в работе советов портов, и при их активном участии в обязательном порядке разработать генпланы развития портов.

ЗИНЧЕНКО Ольга



Предварительные итоги автотранспортной отрасли: сделано много, необходимо сделать гораздо больше

Близится к завершению текущий 2017 г. Уже есть возможность в первом приближении оценить результаты, достижения и недостатки в сфере автотранспорта и логистики. Положительные изменения в индустрии есть. И они не взялись просто так на пустом месте. За этими изменениями стоит огромный труд профессионалов. Понемногу строятся дороги, изменяется регулирование, разрабатываются проекты… И это все в условиях сложной политической и непростой экономической обстановки. Но темп и объем таких изменений должен быть гораздо выше, тем более что профессионалам понятно, что и как нужно делать.



Украина не является драйвером изменений, мы отстаем, и отставание нарастает. Мы не принимаем необходимые решения годами. Экономика перестала быть закрытой, особенно это касается транспорта и инфраструктуры. Мы достаточно долго были закрытой экономикой, но это уже история. Многие держались за эту историю так долго, как могли. Но события последних нескольких лет показали, что изменения не остановить. И сегодня мы находимся в суровых реалиях глобальной конкуренции и агрессивного применения новых технологий. Реагировать необходимо быстро, решения принимать точно, контроль и мониторинг должны быть эффективными и технологичными. На сегодняшний день Украина — страна с открытой экономикой, вхождение на наш рынок практически свободное. В то же время выход украинских транспортных операторов на иностранные рынки практически отсутствует.

ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Регулирование внутренних грузовых перевозок фактически остается нереформированным. Здесь действуют нормативные акты социалистической эпохи, в первую очередь, это Устав автомобильного транспорта, первая редакция которого датирована 1969 г., и Правила перевозки грузов автомобильным транспортом. Оба документа требуют кардинального обновления.

В настоящее время внутренние грузовые перевозки не подлежат лицензированию, что наравне с положительными чертами, такими как открытость рынка и отсутствие барьеров для вхождения новых перевозчиков, имеет и негативные аспекты — отсутствие у регулятора каких-либо данных о перевозчиках, отсутствие технического контроля, присутствие на рынке недобросовестных перевозчиков и т.п.

Законодательство оперирует такими определениями, как "перевозчик", "экспедитор", но не знает такого определения, как "субъект рынка перевозок", отсюда и нарушения, а часто и злоупотребления. Давно пора обновить регулирование, в первую очередь на уровне законов, а затем обновить и подзаконные акты, в первую очередь такие, как Уставы, Положения, Правила. На наш взгляд, необходимы системные изменения в транспортное законодательство, так как фрагментарные изменения неэффективны. В этом вопросе ориентиром могут быть правила, применяемые в Украине для международных грузовых перевозок, а также профильные директивы и регламенты ЕС в области транспорта. Фактически, внутренние и международные грузовые перевозки должны быть подчинены единому регулированию, и эта задача может быть решена достаточно быстро. Главной технической проблемой является прохождение "транспортных" законопроектов в Верховной Раде.

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ, АВТОБУСНЫЕ И ТАКСИ

За истекший год была масса разговоров, переговоров, а также отдельных инициатив. Удивительный факт, но изменений нет. Ситуация законсервирована. Рынок находится в полулегальном статусе. Эффективное регулирование отсутствует. Контроль слабый. Если ситуация годами не меняется, это означает, что все всех устраивает.

Одна из проблем работы такси в Украине, которая не решается годами, это отсутствие эффективного механизма контроля за работой такси, невозможность отличить легального перевозчика от нелегального, отсутствие визуальных отличий машин такси, что приводит к тому, что Укртрансбезопасность фактически не может идентифицировать такси. Собственно такая же проблема и с автобусами/маршрутными такси. Отсутствует четкая идентификация легального перевозчика.

Не изменил ситуацию и приход на рынок пассажирских таксоперевозок технологических игроков с мировыми именами. Они приняли решение позиционировать себя как служба-агрегатор заявок и собственно дистанцировались от бизнеса пассажирских таксоперевозок как такового. Надежды на то, что инвестор "вытянет" бизнес из тени, не оправдались.

А ведь в действительности, за последний год, мы получили, но не реализовали, очень хорошие возможности. Например, теперь есть возможность применять так называемые электронные билеты, сняты ограничения на применение электронных систем учета перевозок и их оплаты с применением современных технологий. Некоторые города уже успешно применяют такие системы.

Другой очень позитивный шаг — электронные документы приравнены к стандартным и привычным нам бумажным документам. Успешно работает система электронной цифровой подписи. Бизнес уже может заменить бумажные документы электронными.

ДОРОГИ И ИНФРАСТРУКТУРА

В строительство и ремонт автодорог инвестируются значительные средства. Это правильно и очень необходимо. Но кардинально улучшить качество всех дорог в короткие сроки физически невозможно. Строительство и ремонт дорог и инфраструктуры должно финансироваться годами. По оценкам специалистов, на указанные цели нужны огромные средства.

Помимо финансовых средств, нужно иметь современное регулирование, а также осуществлять жесткий надзор, в том числе контролировать качество строительства/ремонта дорог, осуществлять технический контроль и аудит строительства/ремонта, добиться от подрядчиков обеспечения и выполнения гарантийных условий, а также постгарантийного обслуживания.

Большие надежды возлагаются на финансирование дорог из средств Дорожного фонда. Озву-



чивались разные суммы финансирования строительства дорог и транспортной инфраструктуры. В 2018 г. планируется направить в дорожный фонд порядка 40 млрд грн., в 2019 г. — порядка 50 млрд грн. В 2018 г. Дорожный фонд будет формироваться за счет 50% поступлений от всех акцизов, в 2019 г. этот показатель планируется на уровне 75%, а уже с 2020 г. все 100% от акцизов за топливо будут направляться в Дорожный фонд.

Большой проблемой для современных дорог является проблема большегрузных транспортных средств. Самая качественная дорога может быть разбита буквально за сезон "большегрузами" и "негабаритами". Несмотря на очевидность указанной проблемы и необходимость соблюдения весогабаритных показателей, представители отдельных предприятий и индустрий, например агросектора, упорно сопротивляются указанным требованиям, и даже заявляют, что им препятствуют в транспортировке грузов. Необходимо повышать информированность бизнеса и активно внедрять весовые комплексы для осуществления контроля.

Планируется внести изменения в Закон Украины "Об автомобильных дорогах" относительно аудита безопасности автомобильных дорог"; изменения в Бюджетный кодекс Украины и другие законы относительно поступлений от осуществления габаритно-весового контроля, изменения в некоторые законы в сфере обеспечения безопасности эксплуатации колесных транспортных средств, в т.ч. в части технического осмотра и контроля пригодности.

ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ И ТЕХНИЧЕСКИЕ СТАНДАРТЫ

С 1 января 2016 г. в Украине вступил в силу стандарт экологической безопасности Евро-5. Переход на Евро-6 отложен как минимум на 2 года, в т.ч. по причинам, которые носят системный характер.

В действительности мы не можем обеспечить соблюдения экологических норм и стандартов на уровне Евро-5, а в некоторых случаях и Евро-4. Т.о., наше отставание от ЕС исчисляется десятилетиями, и необходимо сделать очень много, чтобы такое отставание сократить.

Как известно, в Украине в свое время был отменен технический осмотр транспортных средств (ТС) под предлогом дерегуляции. Но, как оказалось, технические осмотры ТС являются неотъемлемой частью выполнения экологических стандартов и стандартов техники безопасности и не имеют ничего общего с дерегуляцией.

Внедрение технических осмотров ТС оттягивается уже несколько лет. В т.ч. и по этой причине по дорогам общего пользования движутся ТС, которые не соответствуют экологическим и техническим требованиям, а иногда являются угрозой для других участников транспортного движения. Как только заработает система технического контроля, такие ТС будут приведены в соответствие, или будут выведены из эксплуатации.



На следующем важном этапе реформирования будет поднят вопрос качества автомобильного топлива. Всем известно, что на нашем рынке присутствует и фактически узаконено обращение некачественного автомобильного топлива, что также является нарушением экологических стандартов. При этом цена на топливо удерживается на достаточно высоком уровне, а снижение цен на нефть не привело к соответствующему снижению цен на топливо. Это свидетельствует о монопольности и закрытости рынка нефтепродуктов, что собственно также должно быть предметом отдельного рассмотрения.

Наравне с качеством и ценой автомобильного топлива не утратил актуальности и вопрос уплаты/собираемости налогов от продажи топлива. Одним из основных источников финансирования дорожного хозяйства являются поступления от акцизного сбора и ввозной пошлины на нефтепродукты.

В Европе стандарт Евро-4 введен с 2005 г., стандарт Евро-5 — частично с 2008 г., а полностью — с 1 сентября 2009 г., стандарт Евро-6 — с 2015 г. По своим показателям Евро-6 близок к экологическому стандарту EPA10 в США и японскому Post NLT. Предполагается, что переход на новый стандарт облегчит разработку будущих единых экологических норм и стандартов.

ПЕРВЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ГЛОБАЛЬНОЙ КОНКУРЕНЦИИ

Все участники рынка столкнулись с такой важной проблемой, как дефицит кадров. Украина теряет примерно 1 млн трудоспособного населения в год вследствие так называемой "трудовой миграции". А для того, чтобы подготовить хорошего специалиста, нужно минимум 3—5 лет. На некоторых предприятиях транспортной индустрии вакантность составляет от 10% до 40% штата. Эта проблема носит комплексный характер и, по прогнозам специалистов, такой тренд будет сохраняться годами. Единственное понятное решение — построить Европу в Украине и добиться европейского уровня жизни для своих людей в своей стране.

РАТУШНЯК Владимир,
юрист-международник
ЮК "Альянс Ратушняк и Партнеры"





Укравтодор: предварительные итоги ремонтно-строительного сезона 2017 г. и планы на будущее



15 ноября 2017 г. на заседании КМУ руководитель Госагентства автомобильных дорог Украины Славомир Новак подвел предварительные итоги ремонтно-строительного сезона года. По его словам, 2017 г. стал годом начала масштабного реформирования дорожной отрасли страны.

И.о. председателя Укравтодора отметил, что в этом году не только в разы увеличены объемы, но и изменена сама философия ремонтов дорог. "Если раньше ремонты по всей стране осуществлялись бессистемно, — отметил С. Новак, — то сейчас используем единый подход — по маршрутному принципу. Планируем, чтобы за 3—5 лет в стране появилась сеть дорог 1—2 категории, которая соединит качественными дорогами все региональные центры страны".

Руководитель Укравтодора отметил, что уже есть положительные примеры такого подхода. В частности, после ремонта дороги М-09 от Тернополя до Львова интенсивность трафика на этом участке выросла вдвое — с 7 тыс. авто в сутки до 15 тыс.

С. Новак также отметил, что кроме ремонта дорог важным приоритетом является безопасность на дорогах. "Качественные дороги — это мечта украинцев, которую мы постепенно воплощаем в жизнь. Но не менее важным направлением работы Укравтодора является безопасность на дорогах, — подчеркнул С. Новак. — Отремонтированные дороги без инфраструктуры безопасности, жестких штрафов за нарушения и улучшение поведения на дорогах означают, к сожалению, увеличение ДТП и травмирования людей. Примером этого являются все страны Европы. Уже сегодня мы можем спрогнозировать те риски, которые появляются вместе с хорошими дорогами.

Именно поэтому мы разработали трехлетнюю программу повышения безопасности на дорогах: "500—500—1000" (кольцевых развязок, островков безопасности, наземных пешеходных переходов). Это один из важнейших приоритетов нашей работы".

Уже в этом году Укравтодор начал осуществлять Национальную программу безопасности дорожного движения. В частности, воплощены инженерные решения замедления движения на въездах в населенные пункты — так называемые специальные островки, вынуждающие водителей сбрасывать



скорость, — в Полтавской, Тернопольской, Одесской областях, обустроены новые подсвечиваемые красно-белые пешеходные переходы (в Киевской, Кировоградской, Львовской, Харьковской областях), организованы пешеходные переходы с островками безопасности, устроены кольцевые развязки.

С 13 по 19 ноября по всей Украине прошла Неделя безопасности движения. В течение этой недели Государственным агентством автомобильных дорог Украины и службами в областях восстановлено и заменено более 2000 дорожных знаков, обеспечена видимость более 4000 дорожных знаков; приведены в надлежащее санитарное состояние около 3000 остановок общественного транспорта и автопавильонов, обеспечена нормативная видимость на подходах к 962 железнодорожным переездам, на которых заменено более 1000 дорожных знаков и восстановлена дорожная разметка; проверено 367 участков дорог на соответствие их оснащения техническими средствами организации дорожного движения.

Со следующего, 2018 г. Украина впервые получит гарантированный бюджет в размере 5% Дорожного фонда на безопасность движения. Это важный инструмент для того, чтобы сделать дороги безопасными и реализовать программу безопасности "500—500—1000".

2018 г., по словам С. Новака, станет годом начала двух фундаментальных реформ дорожной отрасли — децентрализации дорог и внедрения Дорожного фонда. "Дорожный фонд и децентрализация — это новая конституция дорожной отрасли страны, которая полностью изменит систему ее управления. Это новые возможности и новая ответственность", — отметил он.

На сегодня Укравтодор, со своей стороны, полностью выполнил весь комплекс мероприятий для реализации этой реформы. Подготовлены необходимые изменения в законодательство, разработаны рекомендации для областей, проведено обучение. Самое главное — завершена инвентаризация дорог, которые должны быть переданы на места. Уже изданы приказы о передаче дорог на баланс по Киевской, Одесской, Винницкой, Ивано-Франковской и Черкасской областям.

"Первый год будет непростым, — отметил руководитель Укравтодора. — В областях будут изучать свои новые обязанности, Укравтодор будет продолжать помогать. Но я убежден — децентрализация необходима не только дорожной отрасли. Она нужна всей Украине".

По материалам Укравтодора подготовила
ЗИНЧЕНКО Ольга



Итоги международного авиакосмического салона Dubai Airshow 2017

12—16.11.2017 г. в ОАЭ прошел международный авиакосмический салон Dubai Airshow 2017 — крупнейший авиасалон на Ближнем Востоке.

Мероприятие проводится раз в 2 года. В т.г. на авиасалоне было представлено 1200 экспонентов из более 60 стран; было продемонстрировано более 160 самолетов.

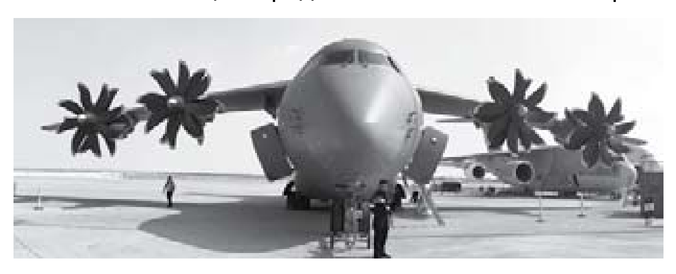
Выставочная площадь в Dubai World Central Aerotropolis составила 645 тыс. кв. м.

УКРАИНА

Одной из новинок авиасалона стал прототип нового многоцелевого легкого транспортного самолета Ан-132 — самолет-демонстратор Ан-132Д, который представило ГП "Антонов" (входит в ГК "Укроборонпром"). В отличие от представленной на Paris Air Show 2017 эта машина получила новую раскраску, а на киле ВС появился логотип программы королевства Саудовская Аравия "Видение 2030". Самолет принял участие в программе демонстрационных полетов.



Кроме того, на авиасалоне ГП "Антонов" представило военно-транспортный самолет короткого взлета и посадки Ан-70 максимальной грузоподъемностью 47 т. Как сообщил представитель компании "Укринмаш" (входит в "Укроборонпром"), данное ВС находится на балансе Минобороны Украины; самолет прибыл в Дубай по приглашению ОАЭ. Ранее представители ближневосточного государства заинтересовались этим ВС — они приезжали смотреть Ан-70 в Киев и попросили показать его на Dubai Airshow 2017.



По данным издания *ato.ru, на* базе самолета Ан-70 планируется создать новое ВС, которое носит рабочее наименование Ан-77. Будет ли создана гражданская версия этой машины, подлежит обсуждению.

В частности, представители ГП "Антонов" сообщили изданию, что программа Ан-70 закрыта. Эта машина — объект российско-украинского межправительственного соглашения, поэтому о продвижении и продаже именно Ан-70 речи быть не может. Между тем к самолету есть предметный интерес — например, со стороны ОАЭ, да и в целом он может быть востребован в регионе. В этой связи Украина работает над проектом самолета Ан-77. Основная задача, которую предстоит решить ГП "Антонов", — замена на ВС российских агрегатов и комплектующих (начиная от алюминиевого листа).

Как можно судить по презентационным материалам по проекту Ан-77, распространенным на выставке представителями ГП "Антонов" и "Укринмаш", в целом Ан-77 будет иметь схожие характеристики с Ан-70.

Как сообщили на авиасалоне представители ГП "Антонов", Украина также продолжает реализацию программы по отказу от российских комплектующих при производстве самолетов семейства Ан-148/158. Ожидается, что первые самолеты этого типа с агрегатами и деталями других производителей будут поставлены заказчикам после 2020 г. Одновременно ГП "Антонов" думает над созданием новой версии Ан-148/158. Например, это необходимо для конкуренции с программами Embraer E-Jet E2 и MRJ (Mitsubishi Regional Jet). Основными преимуществами новых Ан-148/158 по-прежнему будут относительно низкая стоимость самолетов и их техобслуживания.

В настоящее время на серийном заводе предприятия в Киеве в разной степени готовности находится около десятка Ан-148/158, которые предстоит достроить без участия российских компаний. По словам представителей ГП "Антонов", до конца 2017 г. предприятие готовится подписать с одной из авиакомпаний Ганы (Африка) контракт на поставку двух региональных пассажирских самолетов Ан-158 (с опционом, условия которого обсуждаются). Планируется, что эти машины начнут поступать заказчику с 2020 г. В их составе будут полностью отсутствовать российские изделия.

Именно зависимость от российских предприятий — для самолетов Ан-148/158 до 30% агрегатов и комплектующих производятся в РФ — послужила основной причиной приостановки производственной программы ГП "Антонов" по машинам этого типа. В каком объеме потребуется сертификация обновленных ВС, в ГП "Антонов" оперативно прокомментировать затруднились.

Самолетостроитель надеется занять после 2020 г. 5% рынка региональных реактивных самолетов. Параллельно ГП "Антонов" намерено модернизировать свое производство.

В ходе авиасалона представители ГП "Антонов" провели переговоры относительно развития двустороннего сотрудничества с авиакомпанией Maximus Air (ОАЭ). Была достигнута договоренность, что "Антонов" обеспечит модернизацию тяжелого транспортного Ан-124-100 "Руслан" грузоподъемностью 150 т, эксплуатируемого Maximus Air. Руководитель авиакомпании также дал высокую оценку рыночным перспективам самолета Ан-70 на мировом рынке грузовых авиаперевозок.

Примечание. *Как сообщалось ранее, в 2015 г. в ходе международной оборонной IDEX-2015 (ОАЭ) Maximus Air LLC подтвердила заинтересованность в приобретении новых украинских транспортных самолетов Ан-178 грузоподъемностью 18 т в гражданском варианте. Тогда же украинская и эмиратская стороны закрепили подписанием меморандума планы по совместному продвижению самолетов "Ан" на рынок ОАЭ, стран Ближнего Востока и Северной Африки, сообщает* Интерфакс-Россия.



В целом, свои достижения на выставке продемонстрировали еще 9 предприятий "Укроборонпрома", в т.ч. ОАО "НПО Киевский завод автоматики", ГП "Николаевский авиаремонтный завод "НАРП", ГП "Харьковский машиностроительный завод "ФЭД", ГП ГХВП "Спецтехноэкспорт", ГП ДЗТИП "Промоборонэкспорт", ГП "Украинская авиационная транспортная компания". Специалисты предприятий провели более 130 встреч с иностранными партнерами для взаимовыгодных партнерских отношений и начала совместных проектов.

В "Укроборонпроме" отмечают, что довольны результатами авиасалона — удалось привлечь максимальное внимание партнеров, потенциальных заказчиков и экспертов к возможностям украинских предприятий.

Среди других украинских участников авиасалона также стоит упомянуть АО "Мотор Сич" (Запорожье). На своем стенде компания продемонстрировала натурные образцы двигателей АИ-450С, МС-500В и МС-400. Кроме того, развивая новое для запорожского завода вертолетное производство, "Мотор Сич" представило первые серийные образцы Ми-2МСБ и Ми-8МСБ.

Вертолет Ми-8МСБ оснащен новыми турбовальными двигателями ТВ3-117ВМА-СБМ1В-4Е, имеющими повышенный в 2 раза эксплуатационный ресурс.

На вертолет Ми-2МСБ установлен новый турбовальный двигатель АИ-450 мощностью 465 л.с., потребовавший полной модернизации вертолета, а значит улучшения эксплуатационных параметров вертолета.

Многоцелевые вертолеты приняли участие в летной программе выставки, где продемонстрировали все улучшенные характеристики модернизированных машин, сообщает *aex.ru*.

На статической экспозиции АО "Мотор Сич" также можно было увидеть еще одну новинку — первый образец вертолета Ми-8МСБ, собранный на производственных мощностях технического центра АО "Мотор Сич" в г. Шарджа, ОАЭ.

РОССИЯ

"Объединенная авиастроительная корпорация" ("ОАК") представила на Dubai Air Show большую экспозицию российских самолетов, в т.ч. самолет-амфибию Бе-200, а также бизнес-версию регионального самолета Sukhoi Superjet 100. В рамках стендовой экспозиции корпорации была представлена модель перспективного узкофюзеляжного пассажирского самолета МС-21-300.

"ОАК" рассматривает Ближний Восток как один из важных регионов продвижения гражданской продукции. "По нашим расчетам, к 2025 г. рынок Ближнего Востока увеличится в 2 раза, а к 2035 г. — в 3 раза. В этот период компаниями Ближнего Востока будет закуплено около 3 тыс. самолетов и мы рассчитываем увидеть на этом рынке российские гражданские самолеты", — заявил первый вице-президент ПАО "ОАК" Александр Туляков.

В ходе авиасалона самолет-амфибия Бе-200 продемонстрировал свои возможности по тушению пожаров. Учитывая географические и климатические особенности континента, ВС вызвало большой интерес у потенциальных эксплуатантов. По словам гендиректора-генерального конструктора ПАО "ТАНТК им. Г.М. Бериева" Юрия Грудинина, представители ОАЭ заинтересовались пожарным вариантом Бе-200, а также организацией сети гидроаэродромов в регионе Персидского залива для выполнения коммерческих перевозок на самолетах-амфибиях Бе-200 и Бе-103.

Также состоялись переговоры с делегацией МЧС Азербайджана о поставках в эту страну дополнительных самолетов амфибий Бе-200ЧС, сообщает *aex.ru*.

Стоит отметить, что в ходе авиасалона российские самолеты Sukhoi Superjet 100 (SSJ 100) и перспективный МС-21 остались без заказов (хотя ранее компания "Гражданские самолеты Сухого" — производитель SSJ 100 — демонстрировала на Ближнем Востоке деловую версию этого самолета в VIP-комплектации и даже провела переговоры с несколькими потенциальными заказчиками SSJ 100).

В то же время, на авиасалоне в Дубае Россия и ОАЭ начали предварительные переговоры о совместном производстве пассажирского самолета. По словам главы госкорпорации "Ростех" Сергея Чемезова, сборка этого ВС может быть налажена в ОАЭ. В качестве основы для разработки нового самолета может быть взята модель из семейства перспективных узкофюзеляжных МС-21. Речь идет о самой вместительной версии МС-21-400, вмещающей до 250 пасс.

В дальнейшем будет создана рабочая группа, которая более детально обсудит проект. Как сообщило агентство *ТАСС* со ссылкой на С. Чемезова, стороны также рассматривают возможность создания с Россией "большого транспортного самолета". Подробности этого проекта не уточняются.

Как заявил заместитель председателя правительства РФ Дмитрий Рогозин, сразу после выставки в Дубае Россия представит детальную презентацию для руководства ОАЭ с подробным виденьем дальнейшей совместной работы, "направленной на запуск новых транспортных и пассажирских ВС на огромный арабский рынок".

Справка. *Семейство узкофюзеляжных самолетов МС-21, помимо версии МС-21-400, включает модели МС-21-200 вместимостью от 132 до 165 чел. и МС-21-300 вместимостью от 163 до 211 чел. Первым на рынок будет выведена модель МС-21-300 (в настоящее время программа находится в стадии летных испытаний).*

По итогам авиасалона из российских производителей контракт подписали только "Вертолеты России". Они заключили первый экспортный контракт на поставку в 2018 г. одного вертолета Ми-171А2 для индийской Vectra Group, с опционом на закупку еще одной такой машины.



BOEING

Традиционно в мероприятии приняли участие ведущие мировые производители коммерческих самолетов. При этом Dubai Airshow 2017 снова стал площадкой борьбы за первенство между Boeing и Airbus.

В первый же день деловой программы американский концерн Boeing обошел европейского конкурента, заключив соглашение на $15,1 млрд с авиакомпанией Emirates — одним из самых крупных эксплуатантов самолетов Airbus.

Речь идет о контракте на 40 широкофюзеляжных самолетов 787-10 Dreamliner, которые начнут поставлять с 2022 г. В соглашении предусмотрена возможность заменить лайнеры данной модификации на меньшие самолеты 787-9.

"Мы рассматриваем 787-10 как прекрасное дополнение к нашему флоту Boeing 777 и A380, обеспечивающих нам гибкость в обслуживании и развитии нашей глобальной сети сообщений", — заявил на церемонии подписания соглашения премьер-министр и министр обороны ОАЭ шейх Мухаммад ибн Рашид Аль-Мактум.

Новые самолеты частично берутся для обновления флота, частично — для расширения парка.

Многие участники рынка назвали эту сделку большим разочарованием для Airbus. В настоящее время Emirates является крупнейшим в мире оператором широкофюзеляжных самолетов, в парке перевозчика порядка 100 лайнеров A380. Европейский концерн давно ведет переговоры с Emirates о продаже дополнительных самолетов A380 — по разным данным, от 20 до 36 самолетов.

С учетом текущей каталожной стоимости самолетов A380, сумма сделки на поставку 36 новых лайнеров также могла бы составить около $15 млрд, хотя не исключено, что стороны все еще обсуждают возможность скидки, сообщает *ato.ru*.

Представители Airbus и Emirates на авиасалоне в Дубае отказались комментировать ход переговоров, однако президент Emirates Тим Кларк дал понять, что он хочет большего, чем просто скидки на A380. "Если мы заказываем больше, то хотим быть абсолютно уверены, что на контрактной основе есть волевое решение продолжить линию по производству лайнера в течение 10—15 лет", — отметил он.

Примечание. *Стоит напомнить, что в 2016 г. на фоне спада интереса к межконтинентальным суперлайнерам со стороны перевозчиков появилась информация о намерении Airbus сократить выпуск самого большого в мире пассажирского двухпалубного самолета A380 — с 27 лайнеров в 2015 г. до 12 машин к 2018 г.*

В прошлом году Airbus поставила своим заказчикам 28 самолетов A380.

Также на Dubai Airshow авиакомпания "Азербайджанские Авиалинии" (AZAL) оформила заказ на пять широкофюзеляных самолетов Boeing 787-8 Dreamliner. Передача машин планируется в 2019—2020 гг. (AZAL также станет стартовым клиентом программы по замене шасси на ВС этого типа.) Кроме того, перевозчик подписал обязательство на покупку двух грузовых самолетов (Boeing 747-8F или Boeing 777F) с поставкой в 2019–2020 гг. Совокупная стоимость контрактов по покупке ВС составляет $1,9 млрд по каталожным ценам.

Бюджетная эмиратская авиакомпания flydubai заключила соглашение с Boeing на поставку 225 самолетов на $27 млрд. Соглашение включает твердый контракт на поставку 175 самолетов Boeing 737 MAX и опцион еще на 50 лайнеров данного семейства.

Твердый контракт предусматривает покупку порядка 50 самолетов Boeing 737 MAX 10 (вместимостью до 230 пассажиров), остальные — Boeing 737 MAX 8 (до 200 пассажиров) и Boeing 737 MAX 9 (до 220 пассажиров). Первые поставки намечены на 2019 г.



Примечание. *В настоящее время флот flydubai состоит из 61 самолета Boeing 737-800 Next-Generation и Boeing 737 MAX 8.*

То, что flydubai может разместить в т.г. на авиасалоне в Дубае крупный заказ, было ожидаемо, однако большинство экспертов делало ставки на то, что перевозчик разделит заказ между Airbus и Boeing.

Кувейтский лизингодатель Aviation Lease and Finance Company (ALAFCO) перевел в твердый заказ опцион на 20 узкофюзеляжных самолетов Boeing 737MAX-8 (соглашение о покупке этих ВС было заключено на авиасалоне в Ле-Бурже в 2017 г.). Общая сумма договора с американским производителем составила $2,2 млрд по каталожным ценам. С размещением этого заказа ALAFCO расширила общий заказ на самолеты Boeing 737MAX до 40 ед.

Компания Ethiopian Airlines разместила твердый заказ на 4 широкофюзеляжных грузовых самолета Boeing 777F (стоимость ВС по каталожным ценам — $1,3 млрд). Сделка включает две машины, предзаказ на которые был оформлен на выставке в Ле-Бурже в июне 2017 г. Самолеты будут использованы для расширения парка. Поставки начнутся в 2018—2019 гг.

Также в рамках авиасалона Boeing подписал предварительное соглашение с таджикской авиакомпанией Somon Air на поставку одного Boeing 787-8. Передача ВС запланирована на 2018 г. Каталожная стоимость машины составляет $229,5 млн.



Казахстанская авиакомпания SCAT приобрела 6 новых ремоторизованных самолетов Boeing 737MAX-8. Стоимость контракта по каталожным ценам составила $674 млн. Договор также предусматривает права на покупку дополнительных 5 самолетов того же типа. Сроки поставок не уточняются; законтрактованные ВС станут для авиакомпании первыми самолетами, поставляемыми непосредственно с завода.

Примечание. *Решение SCAT приобрести новые самолеты в т.ч. связано с получением авиакомпанией допуска на полеты в Европу и высокими темпами роста пассажиропотока перевозчика (за 7 месяцев 2017 г. прирост пассажиропотока составил 48% к аналогичному периоду 2016 г.).*

В сентябре 2017 г. у SCAT были предложения о поставках ВС сразу от нескольких производителей. Так, Boeing выставил хорошие условия по Boeing 737NG/MAX, а бразильский Embraer представил свою модель E-Jet E2. Ранее авиакомпания также рассматривала приобретение в лизинг самолетов Sukhoi Superjet 100 (SSJ 100), но сделка была отложена — по официальной версии, из-за девальвации национальной валюты Казахстана.

В настоящее время основу парка авиаперевозчика составляют именно самолеты Boeing.

AIRBUS

Несмотря на то, что потенциальная сделка по поставке самолетов А380 компании с Emirates не состоялась, авиасалон все же оказался достаточно удачным для европейского концерна.

Так, в Дубае американский инвестиционный фонд Indigo Partners подписал с Airbus меморандум о взаимопонимании на поставку 430 узкофюзеляжных самолетов семейства A320neo. Каталожная сумма сделки составила $49,5 млрд — это самый крупный единовременный заказ за всю историю существования авиастроителя. Твердый контракт должен быть подписан до конца года. Самолеты передадут лоукостам, которыми управляет Indigo Partners. Так, американская компания Frontier Airlines получит 100 A320neo и 34 A321neo, чилийская JetSmart — 56 A320neo и 14 A321neo, мексиканская Volaris — 46 A320neo и 34 A321neo. Еще 72 A320neo и 74 A321neo будут переданы венгерскому лоукосту Wizz Air. Поставки самолетов начнутся в 2021 г., но основная часть ВС будет передана в 2025—2026 гг. По словам представителей Indigo Partners, в результате этих сделок число самолетов Airbus в авиапарках указанных компаний превысит 900.

Примечание. *Indigo Partners уже размещала заказ на 427 ВС семейства А320; с учетом обоих контрактов компания может стать крупнейшим покупателем узкофюзеляжных самолетов Airbus.*

Рынок довольно бурно отреагировал на эту новость: после объявления о сделке акции Airbus выросли почти на 4%.

Узкозюфеляжный А320 — самый продаваемый продукт Airbus и самолет, который помог европейскому концерну подвинуть Boeing на глобальном рынке. Всего с начала года и по 31.10.2017 г. Airbus получил заказы на 290 самолетов А320.

Компания Golden Falcon Aviation — поставщик самолетов для кувейтской авиакомпании Wataniya Airways — подписала с Airbus меморандум о взаимопонимании на закупку 25 узкофюзеляжных ремоторизованных самолетов семейства A320neo для расширения флота. Сумма сделки составляет $2,7 млрд по каталожным ценам.

Китайский лизингодатель CDB Aviation Lease Finance оформил твердый заказ на 90 узкофюзеляжных ремоторизованных самолетов семейства Airbus A320neo. Контракт включает 32 A321neo и 58 A320neo. Заказ прошел несколько этапов. Первоначальный договор на 45 самолетов семейства был подписан в 2014 г. и обнародован только на Dubai Airshow 2017. Также был доработан меморандум о взаимопонимании, анонсированный на Paris Air Show, на дополнительные 30 A320neo и 15 A321neo.

Сенегальская авиакомпания Air Sénégal подписала меморандум о взаимопонимании с Airbus на покупку двух ремоторизованных широкофюзеляжных самолетов A330neo. По информации издания *Forbes*, речь идет о A330-900neo.

Справка. *Air Sénégal, образованная взамен Senegal Airlines, планирует начать полеты в 2018 г. Новые самолеты будут использоваться на средне- и дальнемагистральных маршрутах.*

BOMBARDIER И EMBRAER

В ходе салона авиакомпания Egypt Air и канадский производитель Bombardier подписали протокол о намерениях по закупке до 24 узкофюзеляжных самолетов CS300. Общая сумма сделки может составить около $2,2 млрд. В частности, предусматривается приобретение 12 авиалайнеров Bombardier CS300 на $1,1 млрд в период 2018—2020 гг., а также опцион еще на 12 самолетов этой серии с поставкой в период 2020—2026 гг.

Авиакомпания AZAL подписала соглашение на приобретение двух самолетов Embraer E190 на условиях лизинга. Эксплуатантом этих машин станет, скорее всего, низкотарифный перевозчик Buta Airways.

В целом Embraer (не считая заказа AZAL, о котором объявила сама авиакомпания) не отчитывалась о заключении соглашений на поставку коммерческих самолетов в рамках авиасалона в Дубае. Также не отрапортовал о своих успехах на Dubai Airshow 2017 европейский авиапроизводитель ATR.

Подводя итоги Dubai Airshow 2017, можно отметить, что в совокупности, с учетом опционов и прав на покупку, мировые авиапроизводители продали на авиасалоне почти 900 ВС.

Подготовлено по материалам ato.ru *и* aex.ru





Агенты "считают" деньги судовладельцев и анализируют риски в своей работе

В рамках первой международной конференции "Деньги и порты-2017", проходившей 26 октября т.г. в Одессе, центральной темой для обсуждения была тема, связанная с оценкой стоимости украинского рынка портовых услуг. В ходе мероприятия активно обсуждался вопрос состояния и проблем рынка морского агентирования. В настоящее время судовые агенты действуют в Украине в условиях постоянно усиливающейся конкуренции. Сегодняшняя агентская деятельность сопровождается большими финансовыми рисками по сравнению с прошедшими десятилетиями.

Если принять за "вагон и маленькую тележку" те $1,7 млрд, которые заработали в 2016 г. все сегменты портового комплекса, то "маленькой тележкой" в данном случае можно считать доходы агентского бизнеса, которые составили каких-нибудь $20—25 млн. В то же время именно через счета агентских компаний проходят все средства, которыми иностранные судовладельцы рассчитываются за обслуживание своих судов в украинских портах. А это ни много ни мало — $0,5 млрд.

Напомним, что в обязанности судового агента входит не только представление интересов своего принципала (судовладельца) в порту, но и содействие экономии его издержек за обслуживание судозахода. Опытный агент подскажет капитану, когда лучше ставить теплоход к причалу, как избежать овертайма, приобрести ту или иную услугу по конкурентной цене.

Однако в Украине эффект от работы самого квалифицированного и толкового агента нивелируется



полностью из-за размера портовых сборов, которые в несколько раз выше, чем в портах других стран Черноморского региона.

ПОЧЕМ СТОИТ ПРИШВАРТОВАТЬСЯ?

Анализ проформы дисбурсменских счетов на примере захода стандартного танкера типа афрамакс (LOA — 243 m, DWT — 106 mt) в четыре порта четырех стран на конференции представила гендиректор Черноморского главного морского агентства (ЧГМА) "Инфлот" Ольга Бронецкая.

На слайде, который она продемонстрировала, отчетливо видна разница в финансовых издержках судовладельца (обязательные портовые сборы и др.) при обработке судна в портах Украины, стран СНГ, ЕС, Турции. Так, заход упомянутого танкера в порт "Южный" обходится в $331,921 тыс. Обработка этого же судна в гаванях Новороссийска или на терминале Чейхан (порт Искендерун, Турция) будет стоить в 3,5 раза меньше — $95,806 тыс. и $93,457 тыс. соответственно. Заход в румынскую Констанцу дешевле уже в 7 раз — $47,955 тыс.

Высокие по сравнению с соседями ставки портовых сборов в Украине объясняются целевым назначением последних: за счет этих денег осуществляются финансирование общеотраслевых проектов развития, поддержание и развитие основных фондов каждого отдельно взятого порта. Но судовладельцу до этих особенностей национальной системы управления портовым комплексом нет никакого дела. Он просто знает, что заход танкера в "Южный" и заход в Констанцу — это "две большие разницы".

— *Возьмем, к примеру, корабельный сбор, который входит в категорию обязательных портовых сборов,* — комментирует слайд О. Бронецкая. — *Сумма этого сбора в "Южном" ($153,0 тыс.) не согласуется по порядку цифр ни с одной из проформ наших соседей. В России он составит $5,5 тыс., в турецкой проформе он вовсе отсутствует, в румынской Констанце его аналог (Port Access) составляет всего $10,0 тыс… Административный сбор. Этот сбор есть только в Украине, и он единственный, на который не распространяются скидки к портовым сборам…*

"ШАГ ВПИРОД И ДВЕ НАЗАД"

Говоря о рисках в работе морских агентов в Украине, гендиректор ЧГМА "Инфлот" О. Бронецкая акцентировала внимание участников конференции на сложившихся практиках, которые делают невозможным развитие конкурентного рынка агентских услуг в нашей стране как такового. А это, в свою очередь, по мнению докладчицы, является еще одним фактором снижения конкурентоспособности отечественных портов по сравнению с соседями, в первую очередь с портами Румынии и Турции.

Если, к примеру, в Румынии договор на право заниматься агентированием судов заключается с местной морской администрацией сроком на 5 лет, то в Украине надо обновлять отношения с АМПУ ежегодно. Этот "короткий поводок" в руках бюрократов — еще не все. Даже беглого знакомства с текстом договора достаточно, чтобы увидеть, насколько данный документ носит дискриминационный по отношению к агенту характер. Пользуясь своим монопольным положением, АМПУ в соглашении расписывает обязанности агента одиннадцатью подпунктами, а его права — только тремя. Немногочисленные обязанности АМПУ больше подпадают под термин "права". В договоре, например, строго определены сроки получения оплаты от агента. В то же время сроки выставления счетов стороной АМПУ не определены вообще. Пользуясь этим, Администрация портов вправе пересмотреть однажды выставленные счета и доначислить агенту портовые сборы за судозаход годичной и даже двухгодичной(!) давности.

Дискриминационной можно назвать также и ситуацию с навязыванием агентам мифических "информационных услуг" (ежегодный объем рынка этих невразумительных сборов составляет несколько миллионов долларов), а также платы за оформление захода/отхода судна. Эти и другие кабальные условия договора обеспечивают правоту АМПУ на все случаи жизни, в т.ч. при рассмотрении жалоб агентов в судах. И, самое главное, они удорожают судозаходы.

Помимо АМПУ, агенту для осуществления своей деятельности необходимо заключить договоры с портами и терминалами, ГП "Дельта-лоцман", Госгидрографией, буксирными компаниями и швартовыми бригадами, а также компаниями второго плана (сюрвейеры, шипчандлеры, бункеровочные компании и т.п.). При этом, например, в договоре с ГП "Дельта-лоцман", независимо от мнения агента, установлено условие оплаты счетов за лоцманскую проводку до выхода судна из порта, несмотря на отсутствие такого требования в законодательстве.

Далее. Большинство владельцев и операторов портовых терминалов вообще отказываются заключать договоры с агентами, игнорируя прямую норму закона о портах — ст. 4, которая определяет, что в портах должна обеспечиваться конкуренция среди субъектов хозяйствования, равенство их прав, недопущение дискриминации в доступе к объектам портовой инфраструктуры. Нежелание допускать на терминал "чужих" агентов объясняется наличием "своих". Иными словами, сегодня владельцы или операторы терминалов в своем стремлении "оставлять все деньги в семье" дошли до аккумуляции в руках аффилированных компаний функций и стивидора, и экспедитора, и агента. И когда в офис такой компании приходит письмо от агента с предложением заключить договор, одни отвечают отказом по формальным причинам, другие позволяют себе одиозные

формулировки типа "наш терминал не нуждается в услугах агентов" (как будто агент собирается оказывать услугу терминалу, а не судну), третьи вообще не утруждают себя ответом.

К слову, в той же Констанце, подписывая договор с CNAPM (морской администрацией), агенты получают право доступа на все портовые терминалы без исключения. Украинское ноу-хау, когда "три в одном", не встречает понимания у клиентов, поскольку такой формат автоматически создает конфликт интересов судовладельца, стивидора и фрахтователя.

В целом же сложившаяся ситуация дает основание О. Бронецкой утверждать, что монополия государства на агентирование, существовавшая в СССР и в первые годы после его развала, вернулась в Украину в модернизированной форме олигополий. Ни о каком свободном и конкурентном рынке агентских услуг речь уже не идет. Сделав с обретением независимости шаг вперед, мы тут же сделали два шага назад.

Следующая проблема — овертаймы, которые применяются к буксирному, лоцманскому и швартовному сборам. Мечта любого агента — как можно точнее сделать калькуляцию предстоящих расходов судна в порту. Но это сделать практически невозможно, поскольку неизвестно, сколько нужно будет заплатить за работу лоцманов, швартовщиков, экипажей буксиров, если судно зайдет в порт или выйдет в неурочное время. Де-юре порты, как и весь морской и речной транспорт, работают в круглосуточном непрерывно действующем режиме (ст. 69 КЗоТ Украины). Но по факту, пользуясь архаичными нормами еще советских приказов о применении надбавок, поставщики услуг находят причины, чтобы накинуть энную сумму. Учитывая, что, например, лоцманский сбор даже без овертайма в нашей стране в несколько раз выше по сравнению с конкурентами, а также то, что овертаймы в практике других стран отсутствуют как таковые, можно себе представить, насколько применение таких надбавок приводит к снижению привлекательности наших портов и усложняет агентский труд, отмечает гендиректор ЧГМА "Инфлот".

И, наконец, еще один архаизм — предоплата обязательных портовых сборов (до отхода судна из порта). В Румынии и Турции такой безальтернативной нормы не существует.

Ее не было и в Украине в советские времена, когда отношение к плательщику было более доверительным и принималась во внимание "кредитная история" партнера: как часто его суда заходят в порт, были ли долги в прошлом, нет ли на подходе в порт судов этого же судовладельца. А что у нас сегодня? Выходные или праздники, ураганы или тайфуны, гарантии или свифты — ничего не принимается во внимание. Ни один смягчающий фактор. АМПУ хочет видеть деньги на своем счете до отхода судна и не допускает никаких исключений. В той же Румынии агент, в соответствии с договором с Морской администрацией, оплачивает счета после предоставления Statement of Facts — то есть, фактически после отхода судна. И там агенту нет необходимости умолять банк провести его платеж в пятницу до 17:00 для того, чтобы не задерживать судно в порту в ночь на понедельник.

Учитывая вышесказанное, О. Бронецкая предлагает ряд мер по оптимизации, а, лучше сказать, "европеизации" деятельности агентских компаний в Украине.

— Для реализации этих предложений не нужны титанические усилия. Ни денег, ничего, кроме доброй воли, — делает акцент О. Бронецкая. — *Это проще, чем умолять КМУ снизить с 75% до 50% ставку отчислений в бюджет с прибыли госпредприятий. Здесь не нужно организовывать голосование в Верховной Раде или принятие решения КМУ. Здесь не нужны тендеры. Просто, бери и делай!*

Девять предложений О. Бронецкой:

— Министерству инфраструктуры: инициировать отмену овертаймов в части лоцманского сбора;

— АМПУ: обеспечить заключение договоров на принципах равноправия сторон; исключить необоснованные платежи (информационный сбор, плата за оформление прихода/отхода судов); упростить условия оплаты портовых сборов;

— портам и частным терминалам: не препятствовать доступу агентов на причалы; обеспечить заключение договоров на принципах равноправия; отменить овертаймы на буксирные и швартовые услуги;

— ГП "Дельта-лоцман": обеспечить заключение договоров на принципах равноправия сторон; исключить условие о предоплате лоцманской проводки.

Цена бюрократии — застой, цена монополии — бедность!

С этой известной фразы К. Ильницкий начал свое выступление, которое было посвящено бюрократическим препонам, мешающим развитию портовой отрасли. Причем, в основном эти препоны касаются государственных компаний. Но поскольку частный бизнес в своей деятельности связан с государственными портами, то и он страдает от бюрократии.

По словам директора издательства "Порты Украины", самый непреодолимый барьер для госпредприятий — ограничение самостоятельности в распоряжении доверенным имуществом, заработанными средствами, в решении кадровых вопросов.

— Госпредприятия вынуждены в лучшем случае в Мининфраструктуры утверждать финансовые планы, согласовывать списание имущества, ликвидные ресурсы, штатное расписание руководящего состава, закупки и т.д. При этом они постоянно находятся под "дамокловым мечом" постоянных проверок, как со стороны профильного министерства, так и других контролирующих органов. К примеру, самостоятельно списывать основные средства госкомпании могут только на сумму до 20 тыс. грн. На списание остального имущества необходимо разрешение министер-

ства. Но министерство не дает таких разрешений. Так, в порту "Черноморск" сейчас 14 плавединиц ждут списания, 1 трактор не списывают уже 10 лет. Ежегодно государство тратит на содержание этих плавсредств 10 млн грн. Не говоря уже о том, что 90% портальных кранов в портах давно уже отработали свой моторесурс и многие подлежат списанию В некоторых портах затраты на ремонт кранов соизмеримы со стоимостью новых… — сообщил К. Ильницкий.

Притчей во языцех стала процедура принятия финансового плана госпортов на уровне КМУ.

— Это приводит к тому, что большим портам в ноябре или декабре утверждали финплан на год, который практически уже заканчивался. В среднем же предприятиям, имеющим прибыль более 50 млн грн., утверждают финпланы в летние месяцы. Т.е. полгода порты не могут ни инвестировать в развитие инфраструктуры, ни выполнять капитальные ремонты и т.д. Убытки всех отечественных госстивидоров от затягивания утверждения финпланов в КМУ, а не в профильном министерстве, специалисты оценивают в сотни миллионов гривен, — отметил директор издательства "Порты Украины".

О бюрократичной процедуре утверждения финплана портам говорил и Н. Полторацкий. В частности, он отметил, что централизованное управление на уровне КМУ бизнес-процессами в отрасли приводит к тому, что запланированные АМПУ капиталовложения не удавалось полностью реализовать.

— К примеру, начиная с 2013 г. выполнение дноуглубительных работ составляет лишь 39% от запланированного. Из-за этого возникли проблемы с поддержанием паспортных глубин в Азовском регионе, других малых портах.., — отметил он.

Порочной практикой в последние годы стали растягивающиеся на годы конкурсы на должность директоров госпредприятий. В результате многие директора, находясь в статусе и.о., не могут принимать важные решения, полноценно исполнять обязанности руководителя. По мнению К. Ильницкого, это тоже приводит к финансовым потерям для отрасли.

Бюрократические барьеры и мелочная опека сделали госпорты неконкурентоспособными в сравнении с частным сектором. Доказательством, по словам журналиста, является тот факт, что госпорты потеряли лидирующее положение на рынке перевалки грузов.

— Если в 2004 г. доля грузоперевалки портов составляла 65,3%, то в 2016 г. — только 28,5%. А все потому, что частный бизнес не скован бюрократическими "путами" и может выживать даже в непростых условиях нынешних реалий, — считает К. Ильницкий.

Большую надежду частники возлагали на портовую реформу, которая началась в 2013 г. Действительно, ряд вопросов удалось решить. Например, частные компании и госпорты получили возможность устанавливать свободные тарифы на ПРР и др. услуги. Однако в отношении госкомпаний не решены предусмотренные в законе о портах вопросы приватизации, концессии, других форм государственно-частного партнерства.

— Решение о выведении портов из списка стратегических объектов в который раз не может принять ВР, и не известно, будет ли оно приято. С другой стороны, фискальные службы и Мининфраструктуры начали усиленно интересоваться себестоимостью формирования ставок на ПРР, другие услуги в портах. Более того, высказывается мнение, чтобы формирование ставок проводить через систему ProZorro. Одним словом, предпринимаются попытки лишить госпредприятия предоставленной свободы.., — высказался по этому поводу докладчик.

На сегодняшний день единственной жизнеспособной формой государственно-частного партнерства является аренда. Однако она "опутана" такими бюрократическими процедурами, что заключение договора с госпредприятием занимает у частной структуры месяцы и даже годы. К. Ильницкий привел пример, как в одном из портов экспедиторская компания, пожелавшая арендовать для работы своих сотрудников комнату, потратила на процедуру заключения договора аренды… 14 месяцев. С учетом месячной арендной платы (4,7 тыс. грн.) журналист подсчитал, что за этот период порт потерял 65,8 тыс. грн.

Не лучше обстоит дело с реализацией инвестиционных проектов. Официальный порядок утверждения строительных проектов и проведения экспертизы предполагает от 22 до 50 месяцев.

— Каждый такой проект должен пройти процедуру согласования в Госэкспертизе, Минэкономразвития, Минфине, КМУ на уровне ТЭО, а после утверждения проекта вторично пройти все эти инстанции… В таком случае разумно привлекать к развитию портовой инфраструктуры частный бизнес, тем более, что Закон о портах это предусматривает. Однако есть одно "но" — нет механизма компенсации расходов инвестора. Хотя прошло 5 лет, а механизма нет, — резюмировал К. Ильницкий.

Какой же выход из сложившейся для госпредприятий ситуации? Как сделать так, чтобы существующая в нашей стране бюрократическая система не становилась тормозом в развитии портов, не отталкивала инвесторов? Ответ К. Ильницкий видит в том, чтобы ориентироваться на европейские порты, в частности Гамбурга, опыт которого он изучал. В Гамбурге администрация портов и общественный совет, в состав которого входят представители городских властей, частных структур, самостоятельно принимают решение о развитии инфраструктуры, строительстве новых терминалов. Для сравнения: в 2016 г. грузооборот Гамбурга составил 138 млн т, а всех отечественных портов — 134,5 млн т. И при этом штат администрации в Гамбурге несравнимо меньше, чем у нас. Есть над чем задуматься.

СТЕЦЮЧЕНКО Алексей

Одесский филиал АМПУ готов продолжить строительство причала 1-з

Администрация Одесского порта строит на Андросовском молу причал 1-з. Причал расположен на территории, прилегающей к судоверфи "Украина" ГП "Одесский порт". Это один из старейших причалов порта, который был возведен по проекту гидротехника, голландского инженера Б.В. Фон-дер-Флиса в период 1837—1842 гг. Сооружения, построенные с левой стороны мола, в течение почти сотни лет не эксплуатировались как причалы из-за значительных разрушений и не восстанавливались. В течение ряда лет в программу реконструкции СРЗ "Украина" вносилось восстановление причала, однако ничего так и не было сделано.

Несколько лет назад Одесский порт совместно с компанией "Бруклин-Киев" приступили к реализации проекта создания зерноперегрузочного комплекса (ЗПК). ЗПК практически готов: установлены емкости, построены станция разгрузки вагонов, стафировочный узел. Из-за отсутствия причала стивидорная компания переваливает зерно с помощью специальных контейнеров.

Чтобы ЗПК смог работать в запланированном режиме, необходимо завершить строительство причала 1-з и сдать его в эксплуатацию. В настоящее время выполнена корректировка первоначального проекта. Состоялась презентация проекта будущим участникам тендера.

ЗАЯВА ПРО ЕКОЛОГІЧНІ НАСЛІДКИ

Нове будівництво причалу № 1-з для генеральних вантажів на Андросівському молу зі сполученнями ДП "Одеській морський торговельний порт" по вул. Миколи Гефта, 3 Приморського району м. Одеса. (Корегування)

Проектований причал № 1-з Одеського порту розташований на території, прилеглій до ДП "ОМТП" "Судноверф "Україна" між глаголем Андросівського молу і реконструйованим пірсом № 3 (причали № 4-з, 5-з).

Замовник — ДП "Адміністрація морських портів України".

Генпроектувальник — ТОВ "БК "ПРОМБУДСЕРВІС".

Розробник розділу ОВНС — ТОВ "МАРПОЛ-СЕРВІС".

Метою цієї роботи є визначення характеру і ступеня небезпеки основних видів впливу на навколишнє середовище при будівництві причалу № 1-з для генеральних вантажів на Андросівському молу зі сполученнями ДП "ОМТП".

Корегування проекту виконується на підставі наступних змін:

— змінені межі пускових комплексів об'єкта будівництва: ПК-3, 3-А і 4 об'єднані в один пусковий комплекс — ПК № 2;

— ПК 2-А і 2-Б об'єднані в один пусковий комплекс ПК № 3;

— змінилася площа днопоглиблювальних робіт в межах нижньої бровки акваторії;

— змінені технічні умови на підключення до інженерних мереж і комунікацій;

— змінені розміри плит покриття території причалу, відкорегована площа асфальтового покриття і монолітних ділянок;

— виконані статичні випробування паль-оболонок, на підставі яких проведено перевірочні розрахунки гідротехнічних споруд.

Конструктивно причал 1-з запроектовано у вигляді комбінованої конструкції в наступному складі: типу больверк, з металошпунта, з анкеруванням в одному рівні тонкої лицьової стінки з шпунта ThyssenKruppSteelcom-L607n та естакадного типу, на трьох рядах паль із сталевих труб діаметром 1220 х 14 мм (середній і тиловий ряди паль) і 1420 х 15,7 мм (лицьовий ряд). Основою підмашинного шляху є залізобетонна монолітна плита на металевих палях екрануючих рядів. Причал обладнується швартовими тумбами типу ТСО-80 і відбійними пристроями з гумових циліндрів діаметром 1000 мм. Мощення території причалу виконується збірними з.б. плитами 2,0 х 1,5 м товщиною 210 мм з підготовки.

Конструкція сполучення з Потапівським молом в осях 0-7' — естакадного типу (аналогічна попередньому варіанту), за винятком рішення підпричального укосу. Сполучення обладнані швартовними тумбами типу ТСО-40 і відбійними пристроями з гумових циліндрів з метою відстою суден.

ПЕРЕЛІК СУТТЄВИХ ФАКТОРІВ,

що впливають чи можуть впливати на стан навколишнього природного середовища з урахуванням можливостей виникнення надзвичайних екологічних ситуацій

Атмосферне повітря. Аналіз результату розрахунку викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря дозволив визначити:

— кількість джерел забруднюючих речовин (ЗР) в атмосферу — 17;

— загальна кількість викидів ЗР — 155,6733 т за весь період будівництва.

Основними джерелами забруднення атмосферного повітря в період підготовчих та будівельно-монтажних робіт будуть: в'їзд-виїзд та робота автотранспорту, транспортного флоту, механізмів та обладнання на території площадки; розвантажувально-навантажувальні роботи, зберігання будівельних матеріалів; електрозварювання та газорізання металів, фарбувальні роботи, розігрів бітуму. Всі джерела є неорганізованими.

В контрольних точках за межами території будівництва перевищень рівня ГДК не відзначено. На території проведення робіт максимальні концентрації забруднюючих речовин не перевищують ГДК робочої зони. При врахуванні фонової концентрації максимальна концентрація на межі житлової забудови складає 0,67 часток ГДК.



Межа санітарно-захисної зони за шумовим фактором знаходиться в проекціях території об'єкта і не перевищує норм допустимого шуму. Будівництво причалу 1-з для генеральних вантажів на Андросівському молу зі сполученнями Одеського порту не вплине на шумовий режим прилеглої території і не спричинить негативного акустичного впливу на навколишнє середовище, соціальні умови життя людей. Відповідно до п. 8.16 ДСП-201-97 ступінь безпеки визначається як безпечний, а рівень забруднення атмосфери — допустимий.

Водне середовище. Вплив будівництва причалу № 1-з на водне середовищеноситиме непрямий характер — через водоспоживання і водовідведення. Тимчасове водопостачання будмайданчика передбачене від існуючих водопровідних мереж, розташованих в районі будівельного майданчика по робочому проекту, складеному на стадії розробки проекту виконання робіт і на підставі технічних умов з обов'язковим встановленням водоміра на запроектованому водопроводі.

В ході будівництва причалу № 1-з відбудеться безповоротне відчуження частини акваторії Чорного моря як рибогосподарського водоймища, чим буде завданий певний збиток його рибним запасам. Загальна тривалість будівництва складатиме 12 місяців. Ділянка акваторії північно-західної частини Чорного моря в результаті тривалої антропогенної дії не має значної цінності в якості нерестовищ.

Для розрахунку збитку прийнятий гірший варіант проведення робіт в періоди нерестових обмежень, а саме періоди максимального розвитку молоді риб та інтенсивності нересту риб з лютого по червень. Таким чином, роботи можуть проводитися в періоди нерестової заборони на вилов камбали, глоси, бичків та камбали-калкан.

Роботи, пов'язані з днопоглибленням та відсипкою матеріалів під воду, рекомендовано не проводити або зводити до мінімуму в періоди нерестових заборон на спеціалізований промисел риб.

При виконанні робіт будуть виплачені компенсаційні платежі за нанесення негативного впливу навколишньому природному середовищу у розмірі **424149,46** грн. за збиток:

— в результаті відторгнення частини території — 2893,36 грн.;

— гідробіоресурсам — 196332,78 грн., у тому числі за збиток при проведенні робіт в нерестовий період — 21856,95 грн., збиток рибному господарству внаслідок загибелі кормової бази — 174475,83 грн.;

— водному середовищу — 224923,32 грн.

Геологічне середовище. Відповідно до постанови КМУ від 12.07.2005 р. № 557 "Про затвердження "Порядку видачі дозволів на проведення робіт на землях водного фонду", необхідно не допускати порушення стійкості прибережної смуги (берегові обвали, ерозійні процеси, зсуви, осідання).

Важливо, що в даному регіоні немає цінних корисних копалин. Тверде покриття і вертикальне планування забезпечує надійний інженерний захист території та геологічного середовища.

Ґрунти. Проект передбачає проведення днопоглиблювальних робіт, а саме розчистку та розробку дна. Ґрунти, які передбачені до складання на відвал, по своєму складу і властивостям відносяться до А-III класу по ступеню забрудненості і можуть бути укладені в підводному відвалі з виплатою відповідних компенсаційних платежів за умови моніторингу за станом водного середовища в районі проведення днопоглиблювальних робіт та демпінгу ґрунтів.

Виключена можливість негативного впливу на надра, оскільки не планується закачування промислових стічних вод в підземні шари і поховання різних промислових відходів.

Клімат та мікроклімат. Проектований об'єкт не спрямований на штучні зміни стану атмосфери і атмосферних явищ у господарських цілях. В процесі будівництва не використовуються хімічні речовини, що шкідливо впливають на озоновий шар, накопичення яких у атмосферному повітрі може призвести до негативних змін клімату.

Рослинний і тваринний світ. Район проведення робіт знаходиться в промисловій зоні, не включає в себе та не межує з ділянками, що мають статус заповідних територій.

Вплив на іхтіофауну. Для розрахунку збитку приймається гірший варіант проведення робіт в періоди нерестових обмежень, а саме з лютого по червень, коли відбувається максимальний розвиток молоді риб та інтенсивний нерест риб. Таким чином, роботи можуть проводитися в період нерестової заборони на вилов камбали, глоси, бичків та камбали-калкан.

У період вищезазначеної заборони на промисел камбали, глоси та бичків виконання гідротехнічних робіт матиме негативний вплив, оскільки ця ділянка акваторії вважається умовно придатною для їх нересту.

У період заборони на промисел камбали-калкан проведення робіт в акваторії порту не спричинить помітного негативного впливу, оскільки ця ділянка, виходячи з біології даного виду, не придатна для їх нересту (камбала-калкан нереститься на глибинах не менше 15—40 м). Однак операції зі складання ґрунтів на морський підводний відвал спричинять певний вплив на нерестову частину популяції камбали.

Соціальне середовище. Під час діяльності об'єкту не виникає загрози здоров'ю населення. Експлуатація об'єкту не суперечить функціональному зонуванню прилеглої території та не пов'язана з генерацією будь-яких специфічних або унікальних впливів на людину, які можуть спричинити захворювання або погіршення умов проживання населення.

Результати розрахунку розсіювання забруднюючих речовин показали, що планова діяльність забезпечить дотримання нормативних рівнів викидів забруднюючих речовин в атмосферу. У зв'язку з цим, негативної реакції з боку місцевого населення не очікується.

Техногенне середовище. Будівництво причалу № 1-з для генеральних вантажів на Андросівському молу зі сполученнями ДП "ОМТП" не впливає на пам'ятки архітектури, історії і культури (як об'єкти забудови), зони рекреації, культурного ландшафту та інші елементи техногенного середовища.

Акустичний вплив. Акустичний вплив під час будівництві причалу № 1-з знаходиться в межах припустимих норм.

Відходи виробництва. Всі види відходів при будівництві будуть вивозитися відповідно до укладених договорів з ліцензованими організаціями. Способи тимчасового зберігання відходів визначаються видом, агрегатним станом і класом небезпеки відходів.

ПЕРЕЛІК ЗАХОДІВ,
що гарантують здійснення діяльності відповідно до екологічних стандартів і нормативів

Атмосферне повітря. Передбачені проектом рішення істотно не вплинуть на погіршення якісних показників повітря за умов виконання таких заходів:

— проведення систематичного контролю за герметизацією та справністю обладнання;

— утримання підприємства в належному санітарному та екологічному стані;

— всі використовувані типи будівельних матеріалів (пісок, гравій, цемент, бетон тощо) і будівельні конструкції повинні мати сертифікати відповідності (якості);

— регулярне, не менше одного разу на зміну, прибирання території.

Водне середовище. Проектована діяльність не буде мати впливу на поверхневі води за таких умов:

— господарсько-побутові стічні води надходять до існуючих мереж внутрішньої каналізації;

— у період дії спеціалізованої заборони на промисел, враховуючи необхідність безперервного виконання будівельних робіт в акваторії, необхідно проводити із зниженням інтенсивності робіт.

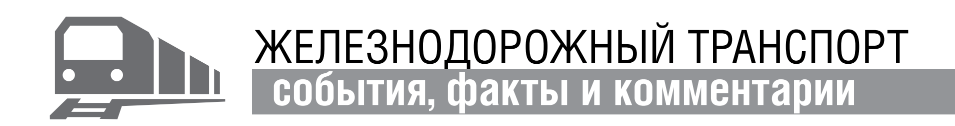
За сукупністю всіх розглянутих факторів, зроблених висновків і внесених рекомендацій, пов'язаних з будівництвом причалу № 1-з, можна зробити висновок, що в режимі його нормальної технологічної експлуатації не виникне істотних негативних змін у навколишньому природному середовищі району, а також негативних соціально-економічних наслідків, а ризик аварійних ситуацій та їх можливі наслідки зводяться до мінімуму прийнятими проектними рішеннями.

Зобов'язання замовника щодо здійснення проектних рішень відповідно до норм і правил охорони навколишнього середовища і вимог екологічної безпеки на всіх етапах будівництва об'єкта планованої діяльності:

— у повному обсязі реалізовувати всі заходи, передбачені проектом відповідно до діючого природоохоронного законодавства України;

— чітко дотримуватися інструкцій з експлуатації обладнання;

— вчасно ліквідувати наслідки аварійних ситуацій.



Проблемы внедрения в Украине вагонов с увеличенной нагрузкой на ось

В то время, как во всем мире активно используют вагоны с повышенной нагрузкой на ось, Украина, как и прежде, закупает вагоны с нагрузкой до 23,5 тс. Сможет ли в ближайшее время измениться ситуация на наших железных дорогах, будут ли закупаемые ПАО "Укрзализныця" вагоны инновационными, попытались выяснить участники международных конференций "Вагоностроение и ремонт подвижного состава в Украине" и "Инжиниринг и оборудование железных дорог", прошедших в Киеве в октябре т.г. в рамках специализированной выставки Rail Expo 2017.



УКРАИНА УТРАТИЛА ПОЗИЦИИ ЛИДЕРА В СФЕРЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ИННОВАЦИЙ

Еще недавно Украина была лидером в сфере железнодорожных технологий на пространстве 1520. Однако, к сожалению, в настоящее время она существенно сдала свои позиции, и эту ситуацию нужно срочно исправлять. Об этом заявил Эрик П. Луманн, директор по развитию рынка для стран СНГ и Европы, глава представительства Asmted Rail Company в Украине (Asmted Rail Company — американская компания — одна из крупнейших в мире производителей систем и компонентов для грузовых вагонов — **ред.**).

"Когда я приехал сюда работать в 2004 г., Украина была лидером по инновациям и новым технологиям в железнодорожной сфере… Она была первая в разработке инновационных вагонов — полувагонов, зерновозов, крытых вагонов. Известные мировые компании изучали в Украине, как менять буксовые узлы, велись испытания литых колес. В 2005 г. мы испытывали здесь литые колеса и результаты были очень хорошие — за время эксплуатации литых колес трещин и разрушений не было. Также рассматривался вопрос о внедрении тележки с нагрузкой 25 тс", — отметил Эрик П. Луманн. Но, при этом, он констатировал, что ряд технологий в нашей стране так и не были за эти годы внедрены, что в т.ч. сказывается на эффективности эксплуатации вагонного парка Украины.

"К сожалению, у меня складывается впечатление, что Украина реально потеряла лидерские позиции… Старыми технологиями ничего не решить… Необходимо покупать инновационные вагоны от украинских производителей, с украинскими компонентами и показывать, что они могут эффективно работать", — сказал Эрик П. Луманн.

При этом он подчеркнул, что покупка инновационных вагонов должна рассматриваться "Укрзализныцей" как приоритет, а не как альтернатива.

Предлагая меры по оптимизации работы вагонного парка "Укрзализныци", а также частных компаний, Эрик П. Луманн отметил, что в первую очередь необходимо отдавать приоритет "строительству именно инновационных вагонов с большими межремонтными пробегами, а при покупке вагонов акцентировать внимание на стоимости их жизненного цикла". В то же время, в украинских реалиях, как правило, выбор часто делается просто в пользу более дешевого подвижного состава.

"Люди, отвечающие за покупку подвижного состава, часто покупают самые дешевые вагоны, т.к. за такую экономную закупку им полагается премия. Однако в дальнейшем, другим людям, которые будут отвечать за эксплуатацию этих вагонов, придется потратить в 2 раза больше, чем положено (за обслуживание и ремонт этой техники — **ред.**)", — отметил представитель американской компании.

Также, по мнению Э.П. Луманна, в Украине необходимо внедрить практику ремонта вагонов по их техническому состоянию. Кроме того, необходимо применение современной автоматизированной системы для управления вагонным парком, включая фиксацию пробега и проведения ремонта.

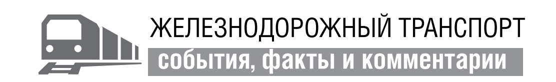
Также Э.П. Луманн считает, что нужно прекращать практику продления срока эксплуатации старых вагонов (как было сделано в России — **ред**.), а также приступить к внедрению вагонов с осевой нагрузкой 25 тс: "Вокруг нас все меняется, все улучшается. В России считают, что они уже модернизировали весь свой парк. Там не только активно эксплуатируют вагоны с нагрузкой 25 тс — для них это уже старый парк, и в настоящее время смотрят в сторону вагонов с нагрузкой 27 тс и 30 тс".

Американского эксперта поддержал Ростислав Демин, технический советник компании CRRC в Украине (CRRC — китайская компания — одна из крупнейших в мире поставщиков оборудования для ж/д транспорта и производителей подвижного состава в мире). Он, в частности, подчеркнул, что в плане внедрения вагонов с более высокой осевой нагрузкой Украина отстает от ряда стран мира. Например, Китай в основном перевозит грузы в вагонах с нагрузкой на ось 27,5 тс, и там есть вагоны и с нагрузкой 32 тс. Однако такая нагрузка далеко не предельная — например, в Австралии эксплуатируются вагоны с нагрузкой 40 тс, а на железных дорогах ЮАР скоро появятся вагоны с нагрузкой 42 тс.

Также он отметил, что если проанализировать, что конкретно "Укрзализныця" вкладывает в понятие "инновационный вагон", то такой вагон сложно будет назвать инновационным. В подтверждение своих слов он представил критерии вагонов, планируемых к закупке ПАО "Укрзализныця" в рамках кредитного соглашения с ЕБРР.

Сопоставив параметры вагонов, которые планирует закупать "Укрзализныця", он обратил внимание, что они подобны параметрам американского вагона 1934 г. "Т.е. скоро будет 100 лет, как "Укрзализныця" продолжает закупать эти (устаревшие — **ред.**) вагоны", — отметил Р. Демин. Он подчеркнул, что у нас фактически главным критерием инновационного вагона является то, что "инновационный вагон доходит до капремонта за 16 лет", а также фактически в 2 раза увеличены периоды эксплуатации вагонов до прохождения других видов ремонтов. "И это все. В этом случае я бы предложил отказаться от термина "инновационный вагон". Я думаю, что такой вагон стыдно называть инновационным", — заявил он.

Также Р. Демин рассказал о том, какие на данный момент имеются инновационные вагоны, разработанные компанией CRRC для стран пространства 1520. В т.ч. это вагоны, разработанные для Монголии, "которые идеально подходят для компа-



ний, транспортирующих руду", а также зерновозы с нагрузкой 25 тс, разработанные для Казахстана и Узбекистана. Отдельно выделил вагон, разработанный для Казахстана в 2010 г. "Тележка этого вагона куплена у американской компании Barber, точно такая же, какую устанавливают на вагоны российской компании "ОВК", только не американского, а китайского производства. Данный вагон полностью подходит под требования инновационного, а также имеет сертификат "УкрСепро", полученный в Днепропетровском органе после соответствующих испытаний. Т.о., в Китае есть уже продукция для рынка Украины", — подчеркнул Р. Демин.



Одновременно он добавил, что "компания CRRC, разрабатывая схемы лизинга для частных компаний и "Укрзализныци", конечно же думает о том, чтобы производить эти вагоны в Украине". Весомым фактором в пользу того, чтобы наладить производство в Украине, является низкая стоимость рабочей силы. "Заплата слесаря по сборке подвижного состава в цехах Китая в 3 раза выше, чем на КВСЗ… Т.о., китайцам выгодно производить вагоны, локализовав здесь производство", — подчеркнул Р. Демин.

Начальник департамента вагонного хозяйства ПАО "Укрзализныця" Олег Мотин согласился, что действительно на замкнутых маршрутах Казахстана эксплуатируются около 6 тыс. китайских вагонов.

"Днепропетровский орган действительно их сертифицировал и разрабатывал всю техническую документацию по организации их ремонта и обслуживанию, однако эти вагоны не имеют права выхода за пределы Казахстана", — подчеркнул он.

В отношении критериев, предъявляемых к инновационным вагонам в рамках тендера "Укрзализныци", О. Мотин пояснил, что за указанными параметрами стоит возможность применения материалов и буксовых узлов, которые дают высокие гарантии и обеспечивают те пробеги, которые указаны в тендерных требованиях.

"Почему в тендере под кредит ЕБРР так мало цифр — потому что чем меньше будет написано в тендерных условиях, тем больше шансов, что чьими-то стараниями тендер не будет отменен. Мы вычищали документацию до невозможности", — сказал представитель "Укрзализныци".

Что касается вагонов с нагрузкой 25 тс, то, по словам О. Мотина, "их использование в Украине пока не востребовано из-за неготовности отечественной инфраструктуры". В настоящее время вся путевая инфраструктура, эксплуатируемая в Украине, спроектирована на нагрузку 23,5 тс.

"Что касается российских вагонов с нагрузкой в 25 тс, то мы ограничили их движение по Украине — они могут беспрепятственно курсировать в межгосударственном сообщении с неполной загрузкой или в порожнем состоянии", — напомнил О. Мотин.

РАЗРЕШАТЬ ИЛИ НЕ РАЗРЕШАТЬ...

Как посетовал начальник департамента путей и сооружений ПАО "Укрзализныця" Юзеф Тулей, на ряде направлений грузовые поезда и так наносят непоправимый вред путевой инфраструктуре.

Там, где есть скоростное движение и грузовое движение, содержать путевую инфраструктуру крайне сложно. Это вызвано тем, что участки кривой пути, где Hyundai проходит со скоростью 160—140 км/ч, требуют соответствующего возвышения пути, что зачастую доходит до 140—150 мм в зависимости от радиуса кривой. Вместе с тем грузовой поезд эту кривую проходит со скоростью 80 км/ч, соответственно, нагрузка на внутреннюю нитку значительно увеличивается, проходит "раздавливание головки" и наблюдается интенсивный износ как скреплений, так и рельсов… В этой связи целесообразно разделить пассажирское и грузовое движение, — отметил Ю. Тулей. — Это мировая практика: если грузонапряженность до 12 млн ткм/км в год, целесообразно использовать комплексное движение — грузовое и пассажирское. Если больше, а у нас на ряде участков она значительно больше (например, на направлении Киев—Днепропетровск, в пределах Одесской ж/д на маршруте следования скоростных поездов она доходит до 60 млн ткм/км в год), целесообразно производить разделение грузового и пассажирского движения", — подчеркнул он.

По мнению Ю. Тулея, прежде чем приступать к эксплуатации вагонов с нагрузкой 25 тс на ось, необходимо провести серьезное исследование. Выпускать их на железные дороги Украины "пока нецелесообразно".

"Опыт внедрения вагонов с нагрузкой на ось 25—27 тс требует экономического и научного обоснования: что будет дешевле — внедрить такой вагон или тратить средства на поддержание в надлежащем состоянии инфраструктуры… Например, Казахстан в 2016 г. отказался от нагрузки 25 тс — "КТЖ" дали телеграмму, что их инфраструктура не готова для пропуска таких составов, и запретили движение таких грузовых поездов транзитом из России через Казахстан, — сообщил он. — Что касается опыта ЮАР и



Австралии, безусловно, он требует серьезных проработок и внедрения новых элементов верхнего строения пути, которые обеспечивают безопасную эксплуатацию подвижного состава с высокими нагрузками… Потребуется совершенно иная конструкция земляного



полотна и мостов, где будет предусмотрена дополнительная песчаная подушка. Остановить прогресс невозможно, но этим надо рационально заниматься".

Также Ю. Тулей добавил: "Мы должны понимать, что в процессе реформирования "Укрзализныци", единственное, что останется у государства — это инфраструктура, и развалить ее будет неправильно… Уже сегодня компании очень сложно содержать существующую инфраструктуру в связи с ограниченными финансовыми возможностями".

По мнению Ю. Тулея, на первых порах можно попробовать использовать грузовые вагоны с осевой нагрузкой 25 тс лишь на некоторых маршрутах**.**

"Этот вопрос неоднократно рассматривался на всевозможных технических секциях. Что может быть здраво — это выбрать определенные технические маршруты, например, связанные и Криворожским рудным маршрутом.., разработать методику наблюдения за данными вагонами, провести подконтрольное наблюдение и сделать соответствующие выводы", — заявил он.

В то же время, Р. Демин отметил: "Гадать, выгодно или нет (использование вагонов с нагрузкой 25 тс — **ред**.) — бессмысленно. Отказ Казахстана от российских вагонов носит политический характер — мы все это знаем, а вот что касается государственной инфраструктуры… Да мы все привыкли, что мы (делаем — **ред**.) все для государства. Но железная дорога — это сервисная коммерческая организация, т.е. она оказывает грузовладельцам сервис, услугу, и уж точно не грузовладельцы должны подстраиваться под нужды железной дороги и государственные перспективы. Это просто нужно сделать, потому что этого хотят грузовладельцы".

Со своей стороны, Э.П. Луманн отметил: "Реально доказано, что вагоны с нагрузкой 25 тс могут даже меньше воздействовать на рельсы, чем вагоны с нагрузкой 18—23,5 тс".

По словам О. Мотина, с одной стороны, сравнительные испытания вагонов с нагрузкой 25 тс показали, что они наносят меньший вред инфраструктуре, чем старый, разбитый и изношенный вагон, эксплуатируемый в настоящее время. "Но это пока вагон новый. Но мы не знаем, как он поведет себя лет через 20, и как он будет воздействовать на инфраструктуру в дальнейшем", — подчеркивает он.

В целом, можно сделать вывод, что вагоны с повышенной осевой нагрузкой явно не появятся повсеместно на железных дорогах Украины в ближайшие годы. В частности, Э.П. Луманн задал вопрос: "Я понимаю, что "Укрзализныця" рассматривает какие-то особые коридоры, где эти вагоны смогут работать… Но мы должны дойти до 25 тс… Можно сказать, что все, что есть сейчас — это не технично и не экономично. Учитывалась ли как-то за последние 10 лет при проведении инфраструктурных работ перспектива появления вагонов с повышенной нагрузкой на ось?".

На это Ю. Тулей ответил: "Вся нормативная база, которая есть в настоящее время в стране, предусматривает нагрузку 23,5 тс, поэтому проектирование ведется на основании действующих в государстве документов".

По мнению Р. Демина, "Укрзализныце" следовало бы разработать собственные критерии инновационного вагона, которые должны опираться на параметры воздействия на путь.

"Чем ниже воздействие на путь, тем меньше разрушается инфраструктура и тем лучше "Укрзализныця" как владелец государственной инфраструктуры сможет сохранить ее. Однако, если критерии инновационности будут основаны на воздействии на путь, то логично сделать так — чем меньше разрушаешь, тем меньше платишь инфраструктурную составляющую", — заявил он.

Также, говоря о мерах, которые должны стимулировать покупку новых вагонов, Р. Демин отметил: "Чтобы "Укрзализныце" начать свое развитие и продолжать его, нужно уравнять тариф для частного и государственного инвентарного парка. Потому что использование инвентарного парка по низкому тарифу убивает любые попытки что-либо улучшить в этой сфере (обновления подвижного состава — **ред.**)… Второе — необходимо полностью отказаться от продления срока службы вагонов. Потому что более токсичной, технически необоснованной процедуры на железных дорогах, наверное, просто не существует".

С ним согласился О. Мотин: "Мы действительно должны уделять внимание воздействию на путь. В настоящее время в Европе уже есть примеры реализации разработок, которые позволяют измерить параметры воздействия на путь — в частности они внедрены в Австрии и Германии… Но для этого нам нужно поменять технические регламенты, внедрить такие системы (для измерения — **ред.),** выбрать параметры и остановить вагоны, разрушающие инфраструктуру. А дальше нужно с каждым годом ужесточать требования к вагонам и дотировать тех, кто будет разрабатывать и внедрять инновационные вагоны".

КОРНИЛОВА Татьяна

Ближе к Солнцу

В Украине с каждым годом газ и другие энергоносители становятся все дороже и дороже. Если в 2011—2012 гг. цена на природный газ составляла порядка 2,5 тыс. грн. за 1 тыс. куб. м, то в 2014 г. она была уже 7,8—8,8 тыс. грн. за 1 тыс. куб. м и продолжает ежегодно расти. В связи со сложившейся ситуацией вопрос снижения потребления природного газа стоит очень остро.

Одной из составляющих сокращения финансовых расходов отечественных предприятий является снижение газовой зависимости, преобразование предприятия в более энергоэффективный и независящий от любых рисков объект.

В ноябре т.г. в Мариупольском морском порту открыли самую большую в регионе промышленную гелиосистему, которая обеспечит предприятие горячей водой, позволит значительно сократить потребление газа и сэкономить финансовые ресурсы. Вплоть до этого года вода для бытовых нужд подогревалась специальными котлами мощностью 10 т пара в час, которые работали на достаточно дорогом природном газе и мазуте. Такая технология ежегодно приводила к перерасходу природного газа, поскольку в неотопительный сезон использование мощных котлов для нагрева меньших объемов воды было не совсем эффективным.

Эффективность запуска данной системы как одного из этапов внедрения энергосберегающих технологий в производственные процессы порта подтверждается проектными параметрами объекта. Гелиосистема общей площадью более 474 кв. м поглощающей поверхности состоит из 252 коллекторов, позволяющих обеспечивать эффективное накопление солнечной энергии. Ежегодно с ее помощью будет нагреваться свыше 17 тыс. куб. м горячей воды. Исходя из того, что в Мариуполе ежегодно на 1 кв. м горизонтальной поверхности приходится около 1368 кВт/час солнечной энергии, данная система способна производить до 100 куб. м горячей воды в сутки с КПД 81%. Т.о., при проектном использовании гелиосистемы в течение 1,5 тыс. часов предприятие сможет экономить не менее 200 тыс. куб. м природного газа в год. Данная портовая гелиосистема — колоссальный источник альтернативной энергии, использование которого значительно снижает затраты предприятия, а также выбросы парниковых газов. И т.о., помимо экономического, приносит также положительный экологический эффект.

Идея данного проекта зародилась еще в нач. 2000-х и стала большим шагом для предприятия. Сам проект внедрения гелиосистемы в порту обеспечил стабильной работой отечественных специалистов. Солнечные коллекторы изготовлены в Запорожье по немецкой технологии. Все работы по проектированию, монтажу и наладке электрической части и систем управления установкой также выполнялись украинскими компаниями. Данный проект нашел всестороннюю поддержку в Министерстве инфраструктуры Украины и был включен в "Планы капитальных инвестиций ГП "ММТП" на 2015—2017 годы". Порт инвестировал в него порядка 5 млн грн. При прогнозном экономическом эффекте в 1,217 млн грн. в год ожидаемая его окупаемость — 4 года. В настоящее время гелиосистема Мариупольского порта запущена в опытную эксплуатацию. Запуск в промышленную и выход на проектную мощность намечен на март 2018 г.

Гелиосистема — далеко не последний энергосберегающий проект. Намеченные программы по модернизации мощностей и внедрению современных, более энергоэффективных технологий в Мариупольском порту обязательно будут продолжены. "У нас есть такой глобальный источник энергии, как Солнце, так почему им не воспользоваться? Благодаря нашей гелиосистеме, мы стали ближе к Солнцу и постараемся взять от него как можно больше, — отметил директор ГП "ММТП" А. Олейник. — Наш порт разработал и внедряет масштабную программу по энергоэффективности и газозамещению. Программа состоит из одиннадцати пунктов. Сегодня, открывая нашу гелиосистему, мы как раз подошли к ее экватору. Останавливаться на этом не собираемся, будем и дальше планомерно внедрять все энергосберегающие проекты".

Реализация таких энергосберегающих проектов на отечественных предприятиях дает возможность более активно включиться в государственную программу по газозамещению и снижению энергозависимости Украины в целом.

ОБЕДИНСКАЯ Светлана



Фото: Павел Емельянов



О перспективных новых сухогрузных судах смешанного река-море плавания

Теплоходы типа "Волжский" (пр. 05074, 05074М и 05074А) — большие сухогрузные суда, в том числе составные, имеющие, в зависимости от модификации, открытые трюмы или трюмы с люковыми закрытиями, с двойными бортами и двойным дном, с машинным отделением и надстройкой в кормовой части. Класс судна — КМ (*) [1] 2SP L4 A3 1 Российского Морского Регистра судоходства. Назначение судна — перевозка в трюмах массовых и генеральных грузов, контейнеров международного образца. Теплоходы типа "Волжский" эксплуатируются: на Волге, Каме, Дону, реках и озерах Волго-Балтийского водного пути. С 90-х гг. многие суда используются в загранперевозках по Каспийскому, Азовскому и Черному морям (Украина, Иран, Турция, Болгария), по Балтике (Польша, Германия).



Фото: Дмитрий Лебедев

В сер. 90-х годов для модернизации судов проекта 05074М на класс РС КМ (*) L4 R2-RSN в основу проекта переоборудования была заложена идея применения высоких (3,5 м с учетом существующих) непрерывных продольных комингсов люков, которые позволили за счет существенного увеличения высоты сечения одновременно увеличить стандарт общей прочности корпуса судна (на 56%), вместимость трюмов и грузоподъемность судна в соответствии с требованиями Международной Конвенции о грузовой марке. При этом ранее наиболее нагруженные и выработавшие свой усталостный ресурс элементы — существующие комингсы и прежняя верхняя палуба, оказались в зоне, близкой к нейтральной оси эквивалентного бруса и, по сути, были исключены из общего изгиба корпуса, что позволило их сохранить в составе корпуса судна. Рост момента инерции высокого поперечного сечения без увеличения толщин днища позволил увеличить момент сопротивления днища на 42%. Для улучшения мореходных качеств была увеличена на 1,7 м высота надстройки бака. Кроме того, была выполнена зашивка бортов в районе кормовой оконечности, тем самым образована полноценная надстройка юта. Конвенционный дедвейт судна в море увеличился с 4350 т до 6067 т (т.е. на 1717 т, или на 39%), объем грузовых трюмов — с 6441 куб. м до 9404 куб. (т.е. на 2963 куб. м, или на 46%).

Модернизированные сухогрузы типа "Волжский" получили технико-экономические показатели, существенно превышающие возможности судна до модернизации, что позволило их эффективно эксплуатировать в условиях смешанных река-море и морских перевозок.

Среди новых концептов востребованные на современном рынке транспортных услуг классы сухогрузных судов смешанного и ограниченного района плавания, в том числе:

— "Волго-Дон макс" — класс, который определяется габаритными размерами шлюзов ВДСК и имеет максимально возможную для характеристической в реке осадки 3,60 м грузоподъемность до 5000 т (проекты RSD44, RSD62, суда типа "Волжский" после подъема комингсов), при этом грузоподъемность при максимальной осадке составляет около 7000—7500 т (проекты RSD49, RSD59);

— класс азовско-каспийских "коастеров", который имеет для характеристической в российских портах Азовского моря и портах Каспия (Астрахань, Нека) осадки 4,20—4,50 м грузоподъемность около 5000 т с возможностью прохода (для передислокации) по ВДСК (проекты 01010, 00101, 005RSD03, RSD18, RSD32M);

— класс европейских "коастеров", которые предназначены для работы на российские порты Северо-Запада и Севера (Сабетта и т.п.), без захода на внутренние водные пути, дедвейт — около 4500—5000 т при осадках около 5,5—6,5 м, имеют конвенционную длину до 85,0 м и высокий ледовый класс для зимней эксплуатации на Санкт-Петербург и Архангельск (проекты DCV33, DCV36).

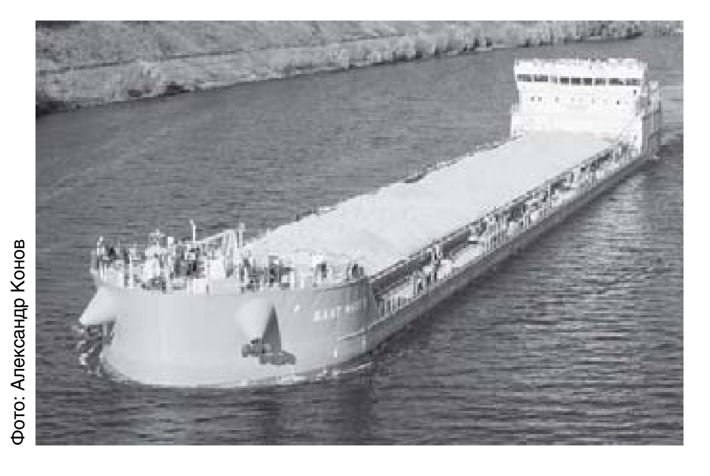
В 2009 г. были сформулированы требования к перспективному сухогрузному судну смешанного река-море плавания, предназначенному для перевозки генеральных, навалочных, лесных, зерновых и крупногабаритных грузов, опасных грузов классов 1.4S, 2, 3, 4, 5, 6.1, 8, 9 МК МПОГ и Приложения В Кодекса ВС в Каспийском, Средиземном, Черном, Балтийском, Белом и Северном морях, включая рейсы вокруг Европы и в Ирландское море зимой. Так был создан новый проект RSD49, который по классификации относится к судам "Волго-Дон макс" класса (с длинным вторым трюмом для перевозки проектных негабаритных грузов). Главной "фишкой" концепта был большой средний трюм длиной 52,0 м, который позволил перевозить в прямых рейсах Европа—Каспий негабаритные проектные грузы, что существенно влияло на совокупный финансовый результат работы судна. В итоге появилась серия судов проекта RSD49 типа "Нева-Лидер". В 2012—2017 гг. было построено 11 таких судов (еще 2 в постройке). Британское Королевское общество корабельных инженеров (RINA — Royal Institution of Naval Architects) включило 2 головных судна проекта RSD49 "Нева-Лидер — 1" и проекта RST27 "ВФ танкер — 1" в свой официальный ежегодник Significant Ships of 2012 (содержит подробное описание более 50-ти наиболее интересных и новаторских проектов коммерческих кораблей), включающий чертежи и цветную фотографию. В Significant Ships of 2014 к ним присоединился комбинированный танкер-площадка "Волго-Дон макс" класса смешанного река-море плавания проекта RST54.

Десять новых судов "коастеров" проекта DCV36, построенных в 2011—2012 гг., предназначены для морских перевозок генеральных и навалочных грузов, включая 20- и 40-футовые контейнеры международного стандарта высотой до 9,5 футов (в том числе часть из них рефконтейнеры), металла, зерна, леса, угля, крупногабаритных и тяжеловесных грузов, опасных грузов классов 1.4S, 2, 3, 4, 5, 6.1, 8, 9 и Приложения В Кодекса ВС. Габаритная длина судна — 89,96 м, расчетная длина — 84,89 м, ширина — 14,5 м, высота борта — 7,5 м, осадка по ЛГВЛ — 6,40 м, дедвейт при этой осадке — 5039 т. Единственный трюм ящичной формы, гладкостенный, удобный для проведения грузовых работ и размещения груза без штивки. Размеры грузового трюма — 60,0 х 11,5 х 9,20 м, что гарантирует размещение трех ярусов контейнеров высотой до 9,5 футов, а также обеспечивает возможность перевозки крупногабаритных нестандартных грузовых мест. Объем грузового трюма составляет 6230 куб. м. Второе дно рассчитано на интенсивность распределенной нагрузки 14,0 т/кв. м.

Принципиальным отличием работы "коастеров" от судов смешанного плавания является их интенсивная эксплуатация именно в морских условиях, отно-



сительно большая осадка по ЛГВЛ, неограниченный район плавания, а также то, что при расчетной длине до 85,0 м наибольший дедвейт "коастеров" не превышает, как правило, 4500 т при вместимости грузового трюма около 200 тыс. кубофутов и валовой вместимости до 3000 единиц. Обычно такие суда имеют дедвейт 4500 т и меньше, DCV36 — 5000 т и это при ледовой категории по Финско-Шведским Правилам 1B (Ice 3 по Правилам РС), что крайне редко делалось для


Фото: Александр Конов

отечественных сухогрузов река-море и ограниченных районов плавания.

В 2011 г. было создано судно смешанного река-море плавания "Волго-Дон макс" класса со "сверхполными" обводами с коэффициентом общей полноты 0,932. Такое судно, сохраняя по району плавания класс R2 и возможность круглогодичной эксплуатации судов более ранней постройки, получило существенно увеличенную грузоподъемность в реке (на 700 т), дедвейт при осадке 3,60 м — 5420 т, что сделало его равноценным "устьевым" речным судам.

Главной особенностью новых концептов является увеличение провозоспособности за счет максимального использования фактических путевых условий (максимально возможные длина, ширина судна), а главное — за счет экстремально полных обводов, ранее не применявшихся в мировой практике.

Преемником проекта RSD49 является новый сухогрузный проект RSD59, который выполнен именно в "сверхполных" обводах RST27 уже с двумя сухогрузными трюмами, один из которых имеет рекордную для "Волго-Дон макса" длину.

Преимущества проекта RSD59 по сравнению с лучшим из строящихся сухогрузов для перевозки КТГ и СТГ проекта RSD49:

— наличие длинного трюма L = 77,35 м (на судне проекта RSD49 L = 52 м), позволяющего перевозить КТГ, что актуально для рынка стран Каспийского региона;

— высота трюма больше на 620 мм (9000 мм), чем на судне проекта RSD49, что позволяет перевозить контейнеры высотой до 9,6 футов — high cube containers (3 таких контейнера в высоту);

— дедвейт при осадке 3,60 м — 5209 т (у проекта RSD49 — 4507 т), что больше на 702 т;

— дедвейт при осадке 4,20 м — 6831 т (у проекта RSD49 — 6021 т), что больше на 810 т;

— дедвейт при максимальной осадке 4,50 м — 7542 т (у проекта RSD49 при максимальной осадке 4,70 м — 7143 т), что больше на 399 т;

— установлены люковые закрытия съемного типа. Открывание и закрывание каждой секции осуществляется при помощи специального козлового крана, который по-походному располагается в районе носовой переборки жилой надстройки;

— движение и управляемость обеспечиваются двумя ВРК (лучше маневренность в узкостях, больше грузового пространства за счет уменьшения размеров МО).

В настоящее время наиболее востребованные суда, исходя из нашей практики — это суда, привязанные по своим размерам к габаритам внутренних водных путей (например, "Волго-Дон максы" — танкеры проектов RST25, RST27, RST27M, сухогрузы проектов RSD49, RSD59, RSD62, комбинированные суда проекта RST54) либо к мелководью портов Азовского и Каспийского морей (проект RSD32M). Парадокс состоит в том, что на открытом морском рынке этим судам делать нечего (они не смогут быть конкурентоспособными с судами существенно большего размера: хендисайзами, панамаксами, суэцмаксами, кэпсайзами — это эффект размера (5—7 тыс. т против 50—300 тыс. т груза). Но и, наоборот, на мировом рынке нет морских судов, которые могли бы "заместить" суда смешанного река-море флота. Речные суда из Европы тоже не могут быть конкурентоспособными на водном рынке России — опять же из-за эффекта размера (типовая грузоподъемность европейского судна смешанного река-море плавания 1700—2500 т против наших 5000—7000 т), а европейские суда ограниченных морских районов плавания имеют дедвейты около 4500 т при осадке 5—6 м (предел наших портов на Азовском и Каспийском морях — 4,5 м). Именно в этом и состоит особенность флота большинства постсоветских компаний.

Для нашего рынка грузовых судов нужны RST25, RST27, RST27M, RSD49, RSD59, RSD62, RST54, RSD32M, барже-буксирные составы, а также некоторые особые типы судов, начиная с рейдовых накопителей и заканчивая паромами. В целом же, для сохранения уже перевозимого объема сухих грузов на реке и прибрежных перевозок потребуется построить до 2020 г. около 130—140 новых сухогрузных судов "Волго-Дон макс" класса (проекты RSD59, RSD49, RSD44 и их аналоги), 60—80 новых сухогрузных барж, 20—30 буксиров-толкачей в европейской части.

ЕГОРОВ Геннадий,
профессор, доктор технических наук,
генеральный директор Морского Инженерного Бюро

Экспорт зерна как импульс развития водного транспорта

2.11.2017 г. в Киеве прошла Вторая конференция "Экспорт зерна из Украины", организованная компанией "АПК-Информ". Мероприятие состоялось при поддержке Украинской зерновой ассоциации (УЗА) и Международной юридической службы Interlegal.

В ходе конференции в т.ч. были рассмотрены такие вопросы, как развитие мирового и европейского рынка зерна в 2017/2018 МГ, позиции Украины на мировом рынке зерна в условиях растущей конкуренции с РФ, вопросы агрологистики и экспорта зерна, проблемы экспорта, связанные с его фитосанитарным состоянием и качеством зерна, проблемы, возникающие при перевозке по ж/д, актуальные вопросы морской и речной перевозки зерновых и многие другие вопросы.



ПЕРЕВОЗКИ ЧЕРЕЗ ПОРТЫ

Как было отмечено в ходе конференции, за годы независимости Украины урожайность зерновых в Украине постоянно повышается, осваиваются новые площади. Минагропрод Украины прогнозирует урожай зерновых в 2017 г. на уровне 60,2—63 млн т (это в 2 раза больше, чем в начале 90-х годов). При этом около 50—60% зерновых, выращиваемых в Украине, а также продукции растениеводства отправляется на экспорт. Т.о., эта отрасль в нашей стране — четко экспортоориентированная.

В зерновой логистике важную роль занимают порты, поскольку именно через них в основном осуществляется экспорт этой продукции. Примерно 80% всех грузов перегружаются в морских портах Большой Одессы, а также Николаевском порту, который является лидером по перевалке зерновых.

Начальник отдела стратегического планирования ГП "АМПУ" Владимир Шемаев констатировал практически 2-кратный рост перевалки зерновых через украинские порты за последние 5 маркетинговых лет. В настоящее время основные потребители зерновых культур — это страны Ближнего Востока и Азии. По его словам, в 2017 г. в среднем рост отгрузки зерновых в украинских портах составил более 10%: "Если такие темпы сохранятся и в 4 квартале, то к концу года мы можем отгрузить через порты чуть более 43 млн т". Также, опираясь на данные Министерства сельского хозяйства США, Минагропрода Украины и профильных консалинговых компаний, В. Шемаев сообщил, что в следующем году экспорт может немного снизиться, однако в последующие годы он наверстает упущенное.

Затрагивая вопросы развития зерновых терминалов в морских портах Украины, В. Шемаев отметил: "На данный момент задекларировано 12 проектов зерновых терминалов в стадии реализации, более 20—30 задуманы с тем, чтобы в течение 15 лет повысить пропускную способность по перевалке зерна примерно до 100 млн т". В то же время он уточнил, что на сегодня мощности наших портов позволяют "вполне спокойно переработать 50 млн т.

Говоря о том, какие конкретно зерновые терминалы будут запущены в 2018 г., В. Шемаев назвал терминал компании "М.В. Карго" с годовой пропускной мощностью 5 млн т зерновых в год, строящийся в порту "Южный", терминал в Бердянском МТП мощностью до 500 тыс. т, который запустит Бердянский завод подъемно-транспортного оборудования, а также терминал компании "Евровнешторг" в порту "Ольвия" (Николаев), откуда "Евровнешторг" планирует экспортировать свою продукцию. "Т.о., несмотря на кризисы, инвестирование в портовую отрасль Украины продолжается", — подчеркнул В. Шемаев.

Как позже уточнили "Транспорту" в АМПУ, Бердянский завод подъемно-транспортного оборудования (БЗПТО) получил статус портового оператора и подписал договор с АМПУ на оказание услуги по доступу портового оператора к причалу. Часть территории БЗПТО будет перепрофилирована под строительство терминала по перевалке зерновых.

Проект БЗПТО предусматривает строительство морского терминала "Агрия" для перевалки зерна и хлебных продуктов с возможностью накопления до 100 тыс. т единоразового хранения. Реализация проекта также предполагает строительство 4 пусковых комплексов. Плановый объем перевалки при условии выхода терминала на полную мощность — 2 млн т в год. Для эффективной работы терминала планируется применение инновационных технологий при перевалке сыпучих грузов с помощью пневмотранспорта и использования технологии модульных грузовых единиц. В рамках реализации проекта будет дополнительно создано 63 рабочих места.

Компания "Евровнешторг" ведет строительство морского перегрузочного комплекса в порту "Ольвия". 14.09.2017 г. на последнем заседании совета порта компания "Евровнешторг" была включена в состав совета СМП "Ольвия". Строительство первой очереди зернового терминала начато в 2016 г. Срок окончания строительства первой очереди — декабрь 2017 г. Кроме того, в декабре 2017 г. планируется окончание строительства собственного причала. Новый зерновой терминал будет иметь возможность обработки как зерновых, так и масличных грузов. При реализации первой очереди строительства (в ценах 2017 г.) объем инвестиций составил 1,4 млрд грн. Общие сроки строительства: ноябрь 2016 г.—декабрь 2018 г. Планируемый годовой объем перевалки зерна — до 4 млн т. Складская мощность — 340 тыс. т с возможностью увеличения. В рамках реализации проекта будет создано 200 новых рабочих мест.

ВЫГОДЫ ГОСУДАРСТВА ОТ СНИЖЕНИЯ ПОРТОВЫХ СБОРОВ

О выгодах, которые получит Украина от снижения портовых сборов, в своем выступлении рассказал Олег Нивьевский, IFC, советник по аграрной политике Группы Всемирного банка. Он отметил, что согласно индексу эффективности логистики (каждые 2 года измеряется Всемирным банком и в т.ч. учитывает эффективность работы таможни и агентов на всех логистических цепочках) Украина существенно отстает от развитых стран. "Наша логистика работает процентов на 50—60% менее эффективно, чем в США и Евросоюзе. Это означает, что у нас логистическая цепочка достаточна дорогая", — сказал эксперт. По подсчетам О. Нивьевского, если рассмотреть стоимость транспортировки зерновых на участках поле—элеватор—порт, а также траты в самом порту, то в денежном эквиваленте стоимость отечественной логистики получится "на 30—40% выше, чем в странах-конкурентах".

При этом в структуре трат в порту именно портовые сборы занимают значительную долю. "Траты в портах — это траты, связанные обслуживанием судов, и траты, связанные с перевалкой. И если перевалка — это фактически бизнес, тут государство мало на что может повлиять, то на портовые сборы — может". По словам О. Нивьевского, например, стоимость судозахода панамакса в порты Украины в 2—3 раза выше по сравнению с сухозаходом в порты других стран. Государство понимает эту проблему и в настоящее время в Украине отрабатывается новая методология начисления портовых сборов, в чем принимает участие IFC. "С 1.01.2018 г. нам обещают, что ставки портовых сборов будут снижены до 20%. Кроме того, есть вопросы касательно дивидендов, отчисляемых администрациями морских портов в бюджет Украины. Потому что 75% прибыли АМПУ переходит в бюджет. Т.е. практически все, что платится за судозаход, отправляется в госбюджет", — говорит О. Нивьевский. В то же время он подчеркивает: "Те средства, которые тратятся на судозаход — фактически это те средства, которые вымываются из экономики Украины".

В IFC подсчитали, как конкретно снижение портовых сборов повлияет на экономику страны, оценив несколько сценариев снижения ставок портовых сборов — на величину от 10% до 70%. Плюс были рассмотрены сценарии относительно уменьшения отчисления дивидендов портов в госбюджет. "Как мы считали, $1/т, сэкономленный на портовых сборах — это дополнительный доход в экономику. Это означает, что фермеры получат больше доходов… Этот доллар как-то распределится по зерновой цепочке.., останется в стране… и потратится дальше — на спорт, парикмахерскую, какие-то другие услуги… Кроме того… 15% от этого доллара потратится на инвестиции... Т.о., будет мультипликационный эффект, — отмечает О. Нивьевский. — По нашим расчетам, тот доллар, который экономится на портовых сборах, фактически генерирует дополнительные $1,56 доходов Украины". Также эксперт добавил: "Что касается фискального эффекта… конечно (изначально — **ред.)** госбюджет не будет дополучать часть отчислений. Но в дальнейшем, по нашим подсчетам, каждая треть сэкономленного доллара попадет в бюджет Украины в виде налогов".

По словам О. Нивьевского, в большинстве стран мира портовые администрации удерживают ставки портовых сборов в соответствии с расходным принципом. "Они работают таким образом, что их доходы фактически равны их тратам… У нас же в Украине траты портовых администраций значительно меньше, чем их доходы", — говорит он. Согласно экспертным оценкам IFC, если в Украине уменьшить портовые сборы на 63%, то это и будет то снижение, которое позволит уровнять траты портовых администраций с их доходами.

О. Нивьевский подчеркнул, что в соответствии с существующими темпами реформирования экономики, ВВП страны будет расти приблизительно на 2% в год. В то же время, в Всемирном банке считают, что этого недостаточно. Необходим рост минимум на 4% — только тогда экономика Украины сможет догнать утраченный на протяжении прошедших 5 лет уровень доходов. И снижение портовых сборов может сыграть положительную роль в этом вопросе. "Дополнительный грузопоток может сгенерировать дополнительный доход в экономику… Мы сделали сложное статистическое исследование и увидели, что если уменьшить ставки портовых сборов на 63%, то, по оптимистическому сценарию, экспортный трафик будет увеличиваться на 5,6%, а транзит — примерно на 6,4%... По наиболее оптимистическому сценарию, простое снижение ставок портовых сборов, которые занимают буквально $1—2/т в этой логистической цепи, может сгенерировать 1% ВВП в год. Это очень показательно, что небольшое изменение может дать такой большой эффект", — подчеркнул О. Нивьевский. Согласно озвученным им данным, снижение объемов портовых ставок на 20% при базовом сценарии приведет к дополнительному вливанию дохода в экономику на уровне $53 млн в год, а по оптимистическому сценарию — $262 млн. Снижение ставок на 63% приведет к дополнительному доходу в $167 млн по базовому и $825 млн по оптимистическому сценарию.

Со своей стороны В. Шемаев сообщил, что действительно "есть решение КМУ снизить портовые сборы на 20%. Также он уточнил, что часто говорят о снижении не на 20%, а именно "до 20%". "Почему "до 20%" — потому что на Дунае сборы вроде бы не планируется снижать, т.к. портовые сборы в Румынии по другую сторону Дуная и так намного выше, чем в Украине. И с учетом молдавского транзита эти портовые администрации со снижением портовых сборов еще на 20% будут совсем убыточными. Но в целом… путем внесения изменений в приказ № 316 Мининфраструктуры с 1.01.2018 г. портовые сборы должны быть снижены на 20%", — пояснил В. Шемаев.

ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ, ВОЗНИКАЮЩИЕ ПРИ ЭКСПОРТЕ ЗЕРНА ИЗ ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ ВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Доклад Владимира Казакевича, гендиректора компании "АП-Марин", был посвящен логистике экспорта зерна из Восточной Европы через Днепр—Дунай—Черное море. "У нас просматривается 3 основных логистических цепочки экспорта зерна из Европы через Черное море. Первая цепочка — это украинский поток — самый мощный поток зерна. Украина выращивает зерно и экспортирует практически все через собственные порты; она обеспечена портами с большим избытком, — отметил эксперт. — Молдова экспортирует зерно как через порты Украины, так и через порт Констанцу (Румыния — **ред.**), а также через собственный порт Джурджулешты". Практически весь экспорт Европы замкнут на порт Констанца; еще незначительный объем идет через порт Варна.





"У Европы есть нормальный panamax-порт — Констанца, который может принимать суда типа panamax и capesize... У Украины есть один (реальный — **ред.**) panamax-порт, который может обслуживать суда с осадкой 13 м — это порт "Южный". Однако в нашей стране уже хорошо развита система рейдовой догрузки крупнотоннажных судов, которая в принципе дает право всем остальным называться panamax-портами, потому что де-факто из Украины panamax уходит загруженным из любого порта — практически каждый порт имеет собственный глубоководный рейд и эти рейды позволяют отгружать суда абсолютно любого размера", — рассказал В. Казакевич.

Говоря о проблемах, возникающих у грузоотправителей при экспорте по Дунаю, В. Казакевич в первую очередь отметил, что здесь, как и на Дунае, имеется дефицит зернового флота. Вторая проблема — для мелкого и среднего трейдера (кроме украинского) практически отсутствует возможность экспорта на условиях FOB и CIF судами дедвейтом более 10 тыс. т, в т.ч. из-за ограниченности портов Дуная по осадке.

"Фактически все экспортеры, которые работают на порт Констанца, за исключением тех трейдеров у которых в Констанце есть свои терминалы, лишены возможности продавать грузы на условиях FOB или CIF, а вынуждены продавать груз через CPT-контракт, доставляя в Констанцу груз вагонами, машинами, баржами... Кроме того, у порта Констанца ограниченная пропускная способность — он работает на пике мощности по приемке с суши, а также по приемке с речного флота… Другие дунайские порты — порт Рени, Измаил, Усть-Дунайск, Джурджулешты — также имеют большие ограничения по пропускной способности, потому что они не создавались как мощные пропускные порты — рассказал В. Казакевич. — С учетом существующих проблем, грузы, направляющиеся в порт Констанца на баржах, очень долго ждут там выгрузки (выгрузку с баржи на склад, а потом на судно никто не делает — это ведет к удорожанию логистики)".

Также эксперт отметил, что 90% зерновых грузов, привезенных водным транспортом, как в Европе, так и в Украине, выгружается по схеме борт—борт — с каботажного судна на морское судно. "В Европе часто экспортер попадает впросак — пока баржа стояла, закупочная цена CPT поменялась, и грузоотправитель оказывается в минусе. А ему еще нужно оплатить демередж, баржу, потому что она постояла. При этом пойти назад он не может, т.к. выйдет еще дороже. И виновных нет… приходится продавать в минус", — отметил В. Казакевич.

Говоря о главных проблемах транспортировки через Днепр, В. Казакевич выделил три. Первая — дефицит зернового флота, вторая — неприспособленность многих украинских портов, в т.ч. Одессы, к приемке барж и проведению операций борт—борт.

"Они не строились под операции борт—борт и на большинстве их причалов просто некуда поставить судно, плавкран и еще баржу. Не все порты готовы физически под такие операции", — констатировал эксперт. В целом, по его словам, проблем на Днепре вроде бы меньше, но они гораздо серьезнее. К таким серьезным проблемам можно отнести отсутствие стабильности, в т.ч. в законодательной базе.

"Вообще проблема портовых сборов и ставок... — это большая проблема. Не потому, что они высокие, а потому, что они так быстро меняются, что ты не можешь ничего спрогнозировать. Многие, кто сталкивался с каботажным флотом, подтвердят — заходишь в порт Большой Одессы, вроде все заплатил, а тебе через пару месяцев приходят какие-то непонятные счета, начинают требовать какие-то доначисления, поскольку что-то там поменялось… И невозможно даже просчитать, во сколько обойдется перевозка. Я отработал 2016 г. баржами с перевозками в порт Одесса, а в феврале 2017 г. начал получать какие-то новые счета за эти баржи. И что можно в таком случае просчитать?", — подчеркнул он.

Одновременно эксперт отметил: "В принципе логистика налажена, она работает, и я не могу сказать, что все плохо".

Делая прогнозы на будущее, В. Казакевич отметил, что в ближайшие годы вряд ли стоит ожидать кардинальных изменений в данном сегменте логистики. Несущественное перераспределение грузопотоков будет обусловлено вводом новых портовых мощностей, а также прогнозируемым продолжением роста экспорта зерновых их Черноморского бассейна. Однако, с учетом наблюдаемых изменений на рынке стивидорных услуг Украины, с уверенностью можно ожидать появления принципиально новых логистических маршрутов (пусть и с незначительной загрузкой).

Стремительное развитие рейдовой перевалки в северо-западной части Черного моря, наращивание рейдовых перегрузочных мощностей типа рекаморе приведет к появлению системных маршрутов: Днепр—порты Большой Одессы и Дунай—порты Большой Одессы (особенно в части грузопотока из Молдовы и Бессарабии).

Кроме того, ввод рядом портовых терминалов барже-разгрузочных мощностей будет способствовать открытию новых грузовых рейдов в устьях Дуная, что позволит осуществлять погрузку крупнотоннажных судов с барж напрямую, минуя морские порты, а также объединению грузопотоков Днепра и Дуная на открытых рейдах.

Также эксперт выразил надежду, что снижение портовых сборов положительно повлияет на увеличение привлекательности украинских портов. "Мы все знаем, что наши порты хоть и очень дорогие по стоимости перевалки, однако за последние 4—5 лет расценки на перевалку грузов (в украинских глубоководных портах — **ред**.) стремительно упали. Так, за эти годы комплексная ставка за перевалку снизилась с $20 до $12. Мининфраструктуры обещает колоссальное снижение сборов, кроме того, постоянно увеличиваются портовые мощности, а это означает, что все равно ставки будут продолжать падать, а конкуренция будет расти. Все эти изменения пусть медленно, но в лучшую сторону повысят привлекательность Украины для транзита… И я все-таки думаю, что белорусский и молдавский транзит по суше добавится в наши порты, — сказал В. Казакевич. — Плюс у нас стремительно развивается рейдовая перевалка, наращивается каботажный флот,.. и я ожидаю, что все-таки в Украине начнется развитие речных перевозок, причем не только по р. Днепр".

Эксперт отметил, что в Украине более 10 судоходных рек, в т.ч. 3 из них — Днепр, Днестр и Дунай — впадают в Черное море. По его мнению, колоссальные объемы на этих реках появятся, однако некоторый рост экспортных перевозок все же будет наблюдаться.

ОСОБЕННОСТИ ОТГРУЗКИ ЗЕРНОВЫХ ИЗ ПОРТОВ АЗОВСКОГО РЕГИОНА

Об особенностях отгрузки зерновых из портов Азовского региона рассказал Антон Шапран, директор компании "Маритайм Логистик". По его словам, с началом событий на востоке Украины доля отгрузок в Азовском регионе по сравнению с отгрузками из глубоководных портов существенно снизилась. Однако спустя некоторое время рынок смог адапироваться, вернув определенную долю с глубоководных портов.

Среди тенденций, которые наблюдаются в последнее время, А. Шапран отметил сужение радиуса закупок зерновых на Азовском море. Еще один тренд — увеличение в Азовском регионе доли отгрузок по прямому варианту — в среднем ежегодно она увеличивается на 5—7%.

На примере зернового терминала компании "Укртрансагро" эксперт отметил, что доля прямого варианта в структуре отгрузки Азовского региона выросла



с 5% в 2015 г. до 10% в 2016 г. и до 15% в 2017 г. Этому способствовала оптимизация логистики, а именно сокращение звеньев предварительного накопления судовых партий.

Затрагивая вопросы портовых сборов, А. Шапран выразил мнение, что "безусловно, снижение морских сборов повысит привлекательность портов, однако на стоимость морской логистики из портов в Азовском море все так же будет влиять плата за проход Керчи в сторону увеличения".

Кроме того, одной из особенностей работы в Азовском море, по словам А. Шапрана, "является ледовая кампания, которая объявляется только в этом регионе". В этот период именно для портов Мариуполя и Бердянска вводятся дополнительные сборы, что также повышает стоимость судозахода, особенно в период "ледовая+ледокол".

А. Шапран отметил, что "в Херсоне и Николаеве также имеется сбор, однако он существенно ниже". "Стоимость морской логистики из Азовского региона значительно выше, что в будущем может отрицательно отразиться на выборе грузоотправителей при работе с регионом", — считает он.

Также, в своем докладе А. Шапран затронул тему строительства Керченского моста и особенность прохода Керчи в связи возникшими ограничениями по высоте для судов. "В связи с ограничением судов по высоте игроки рынка начали присматриваться к судам типа Laker (конструктивные особенности которых позволяют проходить по высоте и брать большой объем грузов), а также к судам типа Plana (которые своей осадкой позволяют брать большие партии). Положительный момент в использовании данных судов в том, что они позволяют взять больше груза с air draft (высота над ватерлинией до самой высокой точки — **ред**.), нет необходимости вносить конструктивные изменения в суда, есть возможность использования трюмов для принятия дополнительного балласта (без заводских модернизаций). Среди отрицательных моментов — тоннаж данных судов больше среднерыночных партий. Кроме того, Азовский регион — исторически не их регион работы.

"Стоит отметить, что эти суда появляются ситуативно — обычно они работают на больших озерах, но иногда, приходя на Черное море, они "открываются" и их можно использовать для вывоза грузов. Однако это не частые гости… Ставки фрахта на данные суда будут выше рыночных, т.к. судовладельцы будут хотеть за свое конкурентное преимущество большую стоимость", — подчеркивает А. Шапран.

В целом, эксперт отметил: "Пока рынок не ощутил резких препятствий в работе… Но в зависимости от конъюнктуры рынка данное ограничение (по высоте судов — **ред.)** может отразиться на стоимости фрахта и на привлекательности работы через порты Азовского моря в дальнейшем".

КОРНИЛОВА Татьяна



Экспорт товара из Украины — риски



Экспорт товаров из Украины за 1 полугодие 2017 г. увеличился на 24,2% по сравнению с 1 полугодием 2016 г. и составил $20,65 млрд, ввиду чего таможенные органы стали проводить таможенные процедуры относительно документов и товаров с большей тщательностью.

Так, с начала 2017 г. во время проведения таможенных процедур было выявлено значительное количество несоответствий в товаросопроводительных документах, ввиду чего были арестованы большие объемы грузов, и международные трейдеры понесли значительные убытки.

Во время выявления каких-либо несоответствий в документах таможенные и правоохранительные органы имеют право осуществлять такие действия, как: передосмотр, временный доступ к вещам и документам, обыск, арест груза, остановка таможенного оформления, которые детально будут рассмотрены ниже. Однако, кроме прав, у таможенных и правоохранительных органов есть обязанности, которые должны быть соблюдены в рамках законодательства Украины.

ПЕРЕДОСМОТР

Осуществление передосмотра товара — это право таможни согласно ст. 338 ТК Украины по основаниям, приведенным в Исчерпывающем перечне оснований, при наличии которых может проводиться досмотр (передосмотр) товаров, транспортных средств коммерческого назначения таможенными органами Украины, утвержденном постановлением КМУ от 23.05.2012 г. № 467. Согласно ч. 5 ст. 338 ТК Украины передосмотр проводится за счет органа, по инициативе или на основании информации которого принято решение о его проведении.

Если же в результате проведения досмотра (передосмотра) выявлен факт незаконного перемещения товаров, транспортных средств коммерческого назначения через таможенную границу Украины, то расходы, связанные с проведением досмотра (передосмотра), возмещаются владельцем указанных товаров, транспортных средств или уполномоченным им лицом.

Необходимо отметить, что таможня довольно часто не исполняет свои обязанности по проведению передосмотра в кратчайшие сроки, чем нарушает установленные для таможенного оформления сроки и наносит убытки собственнику товара.

Нарушения обязанностей таможенными органами могут проявляться в следующем:

— неисполнение таможней обязанностей в надлежащий срок осуществить передосмотр товара;

— отсутствие оплаты расходов в связи с передосмотром со стороны таможни/правоохранительных органов, и как следствие

— остановка таможенного оформления товара.

ВРЕМЕННЫЙ ДОСТУП К ВЕЩАМ И ДОКУМЕНТАМ

В ходе досудебного расследования правоохранительные органы могут обратиться к следственному судье с ходатайством о предоставлении временного доступа к вещам и документам.

До начала исполнения определения о временном доступе к вещам и документам следует внимательно изучить определение суда и выяснить обоснованность проведения такого действия правоохранительными органами в отношении конкретного товара.

При исполнении определения о временном доступе к вещам и документам правоохранительные органы имеют право ознакомиться с конкретными вещами/документами, сделать их (документов) копии и изъять их (осуществить их выемку). Таким образом, они самостоятельно могут принять решение (1) об изъятии вещей/оригиналов документов либо (2) о получении копии документов.

В случае если правоохранительные органы в ходе процессуальных действий изъяли вещи/документы, которые не были указаны в определении суда, такие вещи/документы считаются временно изъятыми, а потому правоохранительные органы обязаны в установленный срок обратиться в суд с ходатайством об аресте указанных вещей/документов.

В случае отказа исполнить определение о временном доступе к вещам и документам, препятствования доступу правоохранительных органов в помещение предприятия (к вещам/документам) правоохранительные органы наверняка обратятся в суд с ходатайством о разрешении на проведение обыска.

ОБЫСК

Во время проведения обыска правоохранительные органы имеют право изъять вещи/документы, указанные в определении суда.

Как и в описанном выше процессуальном действии (временный доступ к вещам и документам), правоохранительные органы имеют право изъять лишь те вещи/документы, которые указаны в определении суда. Прочее изъятое имущество считается временно изъятым, в связи с чем правоохранительные органы обязаны обратиться в суд с ходатайством о его аресте.

До начала проведения обыска следует внимательно изучить определение суда и выяснить обоснованность осуществления такого действия правоохранительными органами в отношении конкретного товара.

Мы неизменно подчеркиваем необходимость проявления повышенного внимания при общении с правоохранительными органами. Разумеется, это не означает, что им нельзя доверять. Просто к такому общению нужно относиться не так, как мы ведем себя в быту. Ведь это официальное, формальное общение, причем весьма желательно привлекать профессиональных юристов к такого рода общению.

АРЕСТ ТОВАРА

Имущество, вещи и документы могут быть арестованы, если они обладают следующими признаками (ч. 2 ст. 167 УПК Украины):

— подделаны, изготовлены, приспособлены или использованы как средства или орудия совершения уголовного правонарушения и (или) сохранили на себе его следы;

— предназначались (использовались) для склонения лица к совершению уголовного правонарушения, финансирования и/или материального обеспечения уголовного правонарушения или вознаграждения за его совершение;

— являются предметом уголовного правонарушения, в том числе связанного с их незаконным оборотом;

— получены в результате совершения уголовного правонарушения и/или являются доходами от них, а также имущество, в которое они были полностью или частично преобразованы.

Отсутствие указанных признаков является основанием для обжалования ареста.

Также собственник товара может ходатайствовать о передаче товара ему на ответственное хранение.

Перспектива отмены ареста в судебном порядке во многом зависит от наличия документов, подтверждающих переход права собственности к иностранной компании. В случае если право собственности надлежащим образом документально подтверждено, то существуют необходимые доказательства для обжалования определения об аресте товара, среди которых: (1) законность перехода права собственности, (2) необоснованное нарушение прав законного собственника, (3) несоответствие имущества вышеуказанным признакам по ч. 2 ст. 167 УПК Украины.

ОСТАНОВКА ТАМОЖЕННОГО ОФОРМЛЕНИЯ ТОВАРА

По "фактовым" уголовным производствам в отношении украинского экспортера при предоставлении следователем либо прокурором информации об использовании украинским экспортером вызывающих сомнение документов (поддельных), внесении в документы недостоверной информации либо подписании документов с подделкой подписи/использованием поддельной печати у таможни появляются законные поводы и правовые основания для составления протокола о нарушении таможенных правил (согласно ст. 483 ТК Украины), что фактически приведет к приостановлению таможенного оформления. В данной ситуации интересы собственника товара могут быть нарушены в связи с возможной конфискацией товара в рамках санкции данной статьи. Для минимизации риска конфискации товара необходимо предпринять действия для закрытия производства по делу о нарушении таможенных правил в связи с отсутствием состава правонарушения.

Также следует помнить о возможных убытках со стороны иных лиц — фрахтователя/судовладельца в связи с простоем судна. Простой судна может иметь место в случае, если товар уже был погружен на борт судна, а таможня не выполнит свои обязанности по временному изъятию товара.

В описанной ситуации необходимо принятие оперативных мер в отношении противоправных действий/бездействия таможни, обращение декларанта к руководству региональной таможни с заявлением о бездействии соответствующих должностных лиц таможни.

Также следует незамедлительно начать подсчет и документирование всех прямых убытков декларанта/собственника товара/фрахтователя/судовладельца в связи с задержкой таможенного оформления товара/простоем судна, которые в последующем могут быть заявлены к взысканию с виновной стороны.

ВЫВОДЫ

Таможенному органу, следователю, суду в первую очередь становится известна информация об украинском экспортере и первом иностранном покупателе, таможенном брокере.

Информация о последующих покупателях для правоохранителей не очевидна. Таким образом, для надлежащего доказательства законности перехода права собственности необходимо тщательно фиксировать каждый контрактный документ в цепочке поставки.

Обращаем внимание, что такая фиксация может стать решающей при защите прав иностранного собственника и успехе усилий по отмене ареста.

Ввиду того, что международная торговля является достаточно кропотливым и сложным механизмом и требует конкретной квалификации в данной области, за защитой прав в подобных ситуациях необходимо обратиться к юристам, специализирующимся в отрасли транспорта, шиппинга и международной торговли, с целью применения правильных и своевременных действий для восстановления нарушенных прав экспортера.

МИРОШНИЧЕНКО Наталья, партнер
Interlegal, Международная юридическая служба,
WMU/LMA PgD Maritime Law
президент WISTA Ukrainian,

ЯКИМОВСКАЯ Ирина, младший юрист
Interlegal, Международная юридическая служба



"Импорт-контроль" при внешнеэкономических операциях

"Все хорошо, когда бывает кстати".
Уильям Шекспир, "Венецианский купец"

Данная статья посвящена тому, как избежать ошибки, игнорируя важность анализа поставки, отдавая предпочтение необходимости подготовки и получения разрешительных документов, которые потребуются для прохождения различных видов государственного контроля и выполнения нетарифных мер регулирования ВЭД при ввозе товаров на таможенную территорию Украины.



Каждый раз, выступая с докладами на мероприятиях по теме ВЭД, я акцентирую внимание своих слушателей на необходимости своевременного выполнения контрольных процедур, правильном информировании всех субъектов цепи поставки и осознании специфики получения разрешительных документов, которые потребуются для быстрого и успешного таможенного оформления.

Имея многогранный опыт работы практически со всей существующей номенклатурой товаров и таможенными режимами, мы в своей практике сталкивались со всеми существующими видами разрешительных документов, что привело нас к внедрению в компании так называемого этапа "импорт-контроль". Как показала многолетняя практика, данный этап — основной инструмент, который закладывает фундамент будущего успешного таможенного оформления и всех связанных процессов.

В ЧЕМ ЖЕ ЗАКЛЮЧАЕТСЯ ДАННЫЙ ЭТАП?

Еще до формирования заказа на товар, в преддверии расчета экономической эффективности импорта, и даже до факта составления и подписания контракта, необходимо располагать полной и достоверной информацией по характеристикам, составу и назначению товара, планируемого к ввозу. Сама процедура "импорт-контроля" заключается в созда-

нии и заполнении специально разработанной формы запроса, в которую мы вносим данные по коду УКТ ВЭД, ставкам пошлины, НДС и акциза, а также регламентированные разрешительные документы с учетом таможенного режима.



Данная процедура позволяет полноценно и своевременно информировать своих клиентов и партнеров для последующего формирования розничной цены на товар, а также снабжать их комплексной информацией о сроках, перечне документов и стоимости получения необходимых разрешений.

Таким образом, обработанная форма "импорт-контроля" позволяет просчитать импортные налоги, понимать затраты, которые компания-импортер несет на сертификацию, располагать сведениями о сроках получения разрешений, лицензий, регистраций и заключений, позволяет принимать правильные решения для будущей ВЭ-операции. Например, корректно сформировать в тексте контракта перечень документов, которые потребуются от продавца не только для выполнения таможенных формальностей, но и для бесперебойного прохождения всех процедур регистрации продукта в Украине.

Основной результат, который мы получаем с процедурой "импорт-контроля", — удовлетворенный и проинформированный клиент, который располагает информацией о сроках на получение разрешений для импорта или реализации товара, + вовремя полученные документы (к приходу транспортного средства на таможню для последующего декларирования) = быстрое и бесперебойное таможенное оформление.

В качестве успешных примеров реализации этапа можно назвать решение таких популярных для многих субъектов ВЭД в Украине вопросов, как:

— получение заключений Государственной службы Украины по контролю за наркотиками еще до прихода груза;

— наличие заключения Государственной санитарно-эпидемиологической службы на перечень товаров, которые стало возможным ввозить без заезда в зону таможенного контроля, проставляя штампы о позитивном прохождении данного вида контроля на границе на основании заключения;

— вовремя полученное заключение СБУ на товары из контрольного списка согласно постановлению КМУ № 86.

Все это, а также многие другие, заранее полученные документы для импорта, позволяют клиенту сэкономить немалые средства на погрузочно-разгрузочных работах и хранении товара на таможенном складе в ожидании получения этих документов.

В нашей практике были и кейсы, когда компания-импортер, узнав о сроках и стоимости процедур для регистрации товара, просто отказывалась от его импорта по причине его дальнейшей неконкурентной цены на рынке. Бывали случаи, когда факт отгруженного товара и необходимость его дальнейшего срочного оформления вызывали простои на таможенном терминале, или вынуждали надолго размещать грузы на таможенный склад таможни, что также добавляет затраты к себестоимости продукта, нарушает сроки заказчика и что, в конечном итоге, сказывается и на всех нас как на потребителях данных товаров или товаров, производимых с помощью импортируемых.

Один из самых показательных случаев — несанкционированная отправка груза в адрес нашего клиента, без проведения этапа "импорт-контроля", что задержало груз в аэропорту "Борисполь" на 7 месяцев по причине невозможности выпуска товара без разрешительных документов, получение которых занимало от трех до шести месяцев.

При осуществлении контрольных процедур по проверке не стоит забывать о внесенных Законом от 15.01.2015 г. № 124-VIII изменениях в ЗУ "О защите прав потребителей", где исключена норма об осуществлении таможенного оформления импорта товаров на основании документов по оценке соответствия (письмо ГФС от 29.09.2015 г. № 2339/99-99-24-03-01-18). Исключение данной нормы дает "зеленый свет" для процедур декларирования груза, ведь с таможни сняты полномочия контроля наличия документов по оценке соответствия и наличию знака соответствия (кроме случаев, указанных в ЗУ от 2.12.2010 г. № 2735-VI, ст. 37—40). При этом наличие документов, подтверждающих факт оценки соответствия, крайне необходимо для последующей реализации товара, к чему нужно быть готовым заранее.

Один из запоминающихся случаев из практики наших коллег наглядно продемонстрировал неготовность клиентов нести затраты в размере 30 тыс. грн. на сертификацию партии товара, стоимость которой не превышает 10 тыс. грн.

Т.о., залог успеха состоит в организации слаженных и своевременных процессов, которые позволят оптимизировать время и затраты для процветания вашего бизнеса!

МИРОШНИЧЕНКО Вита,
генеральный директор Группы Компаний
"Капитал" (CPTL Group)





АССОЦИАЦИЯ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИТОРСКИХ И ЛОГИСТИЧЕСКИХ ОРГАНИЗАЦИЙ УКРАИНЫ

/Основана в 1992 году/

Мы – успешно действующая платформа для коммуникации многочисленных международных и национальных профессиональных и деловых ассоциаций, союзов и общественных организаций, действующих в области экспедирования, транспорта, логистики, профессиональной подготовки, таможенных и других сопутствующих услуг, предоставляемых участниками транспортного процесса и международной торговли, а также центральных органов исполнительной власти и местного самоуправления Украины с целью практической реализации актуальных направлений взаимодействия.

Ассоциация, не вмешиваясь в производственную и коммерческую деятельность своих Участников, координирует отраслевую деятельность Участников с целью защиты их общих интересов, как в органах исполнительной власти и местного самоуправления Украины, так и в различных международных правительственных и неправительственных организациях.

Ассоциация, действуя на принципах добровольности, равенства перед законом, открытости, прозрачности и публичности, всячески способствует:

- осуществлению внешнеэкономической деятельности Участников Ассоциации;
- развитию международного сотрудничества, адаптации законодательства Украины к международным стандартам в сфере экспедирования, транспорта, логистики и таможенных услуг;
- свободному вхождению Участников Ассоциации в международную информационную среду в области внешнеэкономической деятельности;
- участию Участников Ассоциации в международных программах по упрощению процедур внешнеторговых операций и внедрению электронного обмена данными во время таких операций;
- установлению связей Участников Ассоциации с новыми партнерами, участию в работе международных организаций, действующих в сфере экспедирования, транспорта, логистики, таможенных и других услуг, предоставляемых участниками транспортного процесса.

Член международных организаций:




Ассоциированный член



Учредитель



Наблюдатель



Ассоциированный член

SEEFF

Ассоциированный член

secretariat@atfl.org.ua

atfl.org.ua

Соглашение ВТО по упрощению процедур торговли как инструмент выравнивания внешнеторгового баланса Украины

26 октября в Киеве состоялся Международный семинар "Упрощение процедур торговли и оптимизация решений для международных цепей поставок товаров", организованный совместными усилиями ассоциаций "УКРВНЕШТРАНС", Таможенных брокеров Украины, "Портовое сообщество" и Украинского национального комитета международной торговой палаты ICC Ukraine в рамках деловой программы Выставки TransUkraine'2017.



С приветственными словами и пожеланиями плодотворной работы к участникам семинара обратились представители Министерства иностранных дел Украины, Международной федерации экспедиторских организаций (FIATA), Организации за демократию и экономическое развитие ГУАМ, ассоциаций Таможенных брокеров Украины и "Портовое сообщество".

В ходе первой сессии семинара спикеры рассмотрели ключевые вопросы реализации Соглашения ВТО об упрощении процедур торговли (СУПТ) и Соглашения об ассоциации Украина—ЕС (СА), а также проинформировали об обязательствах и выгодах для сторон соглашений, возникающих в связи с имплементацией их положений, определили точки соприкосновения СА и СУПТ.

Так, региональный советник ЕЭК ООН по торговле Марио Апостолов напомнил участникам семинара основные положения СУПТ и рассказал о возникающих в связи с присоединением к соглашению обязательствах стран-членов ВТО. В своей презентации он детально проанализировал положение дел стран Восточной Европы и Азии на пути имплементации положений СУПТ в национальное законодательство, рассказал о возникающих сложностях и возможных путях разрешения проблемных ситуаций на примере имеющегося международного опыта.

Алена Мельник, замначальника Управления сотрудничества с ЕС—начальник отдела торгового сотрудничества, анализа и прогнозирования Департамента международного торгово-экономического сотрудничества и европейской интеграции Минэкономразвития, посвятила свою презентацию вопросам реализации зоны свободной торговли Украина—ЕС.



Она отметила, что зона свободной торговли (ЗСТ) между Украиной и ЕС начала функционировать с 1.01.2016 г. Это предоставило новые возможности представителям национального бизнеса, но вместе с тем возникло много вопросов относительно того, как ими воспользоваться. В Минэкономразвития поступает много обращений от субъектов ВЭД относительно разъяснений по различным аспектам режима УВ ЗСТ. В этой связи Минэкономразвития организовало работу горячей линии для предоставления разъяснений относительно условий доступа товаров на рынки сторон в рамках режима свободной торговли Украина—ЕС на ежедневной основе.

По данным Минэкономразвития, озвученным спикером, по результатам 1 полугодия 2017 г. ЕС остается одним из основных торговых партнеров Украины: доля ЕС в общем объеме торговли товарами и услугами Украины составляет 39,9%. При этом объемы экспортных поставок украинских товаров в страны ЕС увеличились почти на четверть (22,8%) и составили 37,5% общего объема украинского экспорта и $9,37 млрд грн. в денежном выражении. При этом в сопоставимых объемах (на 21,3%) увеличились объемы импортных поставок из стран ЕС в Украину, доля которых составила 42,3% в общем объеме украинского импорта. При этом в структуре экспорта преобладают черные металлы (18%), зерновые культуры (13,4%), электрооборудование (11,8%), жиры и масла (9,5%), руда и шлаки (9,3%) и пр. Импортируются же в основном нефтепродукты (14,6%), котлы, машины и аппараты (13,9%), транспортные средства (11,0%) и пр. промышленная продукция.

Резюмируя свое выступление, А. Мельник заверила, что сотрудники министерства открыты к диалогу с представителями бизнеса относительно продвижения украинских товаров и услуг на рынки стран ЕС и готовы оказывать активную помощь в этих вопросах, используя все имеющиеся в наличии инструменты: политические, правовые, дипломатические и т.п.

В открытости к сотрудничеству с представителями бизнеса заверила участников семинара и следующая выступающая — главный госинспектор отдела происхождения товаров Управления таможенно-тарифного регулирования Департамента администрирования таможенных платежей ГФСУ Римма Онищенко. Ее презентация была посвящена вопросам возможных вызовов и преимуществ, которые открываются перед представителями национального бизнеса в связи с введением режима ЗСТ со странами ЕС и Канадой. В частности, спикер детально рассмотрела процедуру выдачи сертификата подтверждения происхождения товара формы "Евро 1" — основного документа для осуществления международной торговли товарами.

Еще один представитель государственной структуры — директор ГП "Держзовнишинформ", находящегося в сфере управления Минэкономразвития, — Богдан Дубас также заверил, что управляемое им предприятие, прежде всего, стоит на защите интересов национального бизнеса. ГП "Держзовнишинформ" — ведущий информационно-аналитический и экспертный центр в Украине по исследованиям внешних и внутренних рынков товаров и услуг. Предприятие проводит экспертизы внешнеэкономических контрактов, исследования внутренних и внешних товарных рынков, консультирование по вопросам коммерческой деятельности и управления. Помимо

этого, ДЗИ организует конференции, выставки и бизнес-мероприятия, осуществляет их поддержку в Украине и за рубежом.

Отдельным, важным направлением работы предприятия является содействие в развитии объектов экспортно-импортных отношений и помощь в налаживании деловых связей с иностранными компаниями. Для этого в ДЗИ была создана база импортеров и экспортеров Украины. Подписан ряд меморандумов с торговыми ассоциациями, проведено более 60 бизнес-мероприятий в разных странах мира.

За более чем 20 лет работы ГП "Держзовнишинформ" более 50 высококвалифицированных экспертов выдали 190 тыс. актов ценовых и 24 тыс. товарных экспертиз и 2,7 тыс. ценовых товарных справок.

Во второй сессии мероприятия слово взяли представители национальных и международных бизнес-объединений и общественных организаций, а также национального и иностранного бизнеса.

В частности, представитель Ассоциации международных автоперевозчиков Украины Леонид Хмельницкий рассказал об особенностях применения Таможенной конвенции о международных дорожных



перевозках грузов 1975 г. (Конвенции МДП) в интермодальных перевозках. Он отметил, что международная система таможенного транзита с применением книжки МДП на сегодня является единственной универсальной глобальной системой таможенного транзита. Это основной инструмент торговли между странами Европы и находящимися на значительном удалении партнерами. Проверенная временем, МДП обеспечивает прозрачность, надежный уровень контроля и значительную экономию финансов и времени при перемещении товаров и транспортных средств. Расширение же географии применения Конвенции МДП способствует интеграционным процессам в Евразии. Так, в июне 2015 г. к Конвенции присоединился Пакистан. В Китае завершены все необходимые процедуры внутригосударственного согласования, и в ближайшее время ожидается его присоединение к Конвенции. Заинтересованность в присоединении к системе МДП проявляют еще более 20 государств, в числе которых Индия, ОАЭ, страны Латинской Америки, Африки и Юго-Восточной Азии. Исследование, проведенное Oxford Economics в странах Латинской Америки, утверждает, что применение МДП только в Аргентине, Бразилии и Мексике позволило бы увеличить экспорт из трех этих стран на $9 млрд, а также сократить на 50% время ожидания на границах. Т.о., Конвенция МДП приобретает поистине глобальный характер.

Заместитель главы представительства АО "Литовские железные дороги" в республике Беларусь Паулюс Грубинскас ознакомил участников семинара с примерами наилучшей международной практики, реализуемой в Литве в сотрудничестве с Белорусскими железными дорогами в соответствии с нормами, закрепленными в СУПТ. В частности, это применение в международной торговле между Литвой и Беларусью электронных юридически значимых документов. В настоящее время около 90% перевозок порожних вагонов между странами осуществляется с применением таких электронных документов. Спикер отметил и достижения Украины в данной области — осуществление всех внутренних железнодорожных перевозок на основании электронных документов.

Презентация вице-президента Украинского национального комитета Международной торговой палаты (ICC Ukraine) Игоря Греся была посвящена детальному анализу текущего состояния экономики Украины, в т.ч. факторов, повлиявших на падение ВВП и девальвацию украинской валюты (по подсчетам ICC Ukraine, реальный курс гривни к доллару в настоящее время составляет около 58 грн./$). В качестве положительных аспектов текущей ситуации докладчик отметил, что в текущем году Украина, помимо значительного увеличения объемов экспорта сырьевой группы товаров, стала экспортировать товары с повышенной добавленной стоимостью, а также увеличение объемов импорта высокотехнологичного оборудования. Выход из сложившейся ситуации вице-президент ICC Ukraine видит в увеличении объемов экспорта украинской продукции с акцентом на товары с повышенной добавленной стоимостью, привлечении инвестиций в экономику страны и рациональном использовании заемных средств международных финансовых организаций. При этом, говоря о торговых аспектах и развитии взаимовыгодного сотрудничества со странами мира, спикер обратил внимание на перспективность рынков Африки и стран Персидского залива. Он также ознакомил слушателей с технологиями продвижения украинских товаров и услуг на внешние рынки и инструментами финансирования экспорта, имеющимися в распоряжении Украинского национального комитета Международной торговой палаты, проводимой комитетом работе в данном направлении и призвал бизнес-круги активно сотрудничать с ICC для продвижения собственной продукции на внешних рынках.

Логическим продолжением поднятой Игорем Гресем темы стало выступление председателя Правления Фонда развития публично-приватного партнерства Ассоциации C.R.E.A.M. Ukraine PPP alliance Сергея Козина, которое было посвящено использованию меха-



низма публично-приватного партнерства в качестве инструмента реализации инфраструктурных проектов в Украине. Основное внимание в своем докладе С. Козин акцентировал на том, что частный партнер в процессе публично- либо государственно-частного сотрудничества выступает прежде всего в качестве субъекта, обладающего опытом и знаниями в области эффективного управления государственным имуществом, а не в качестве инвестора. В таком сотрудничестве частный партнер, как принято в мировой практике, оперирует не собственными средствами, а кредитными ресурсами. Т.о., в процессе публично-частного партнерства возникает третья сторона — финансовая организация, которая выступает кредитором оператора объекта госсобственности и просчитывает все финансовые риски сотрудничества. Само публично-частное партнерство должно рассматриваться с проектной точки зрения, т.е. должны быть определены цели, стоимость, продолжительность проекта, его эффективность и методы ее измерения, оценены риски и спрогнозирована доходность проекта, срок его окупаемости. Залогом успеха такого сотрудничества является защищенность интересов всех сторон, участвующих в проекте: государство должно получить выгоду от эффективного управления объектом собственности, оператор — гарантии возврата заемных средств и получения оперативной прибыли, кредитор — особую протекцию в системе рефинансирования. Пока же в правовом поле Украины относительно механизмов публично-частного партнерства в достаточной мере защищены интересы только одной стороны — государства. И эта ситуация нуждается в изменении.

Заключительным в рамках второй сессии стал доклад начальника отдела развития бизнеса Департамента торгового финансирования ПАО "Первый украинский международный банк" Дмитрия Цвика. Он ознакомил участников семинара с банковскими продуктами для бизнеса, которые ПУМБ предлагает своим клиентам. В частности, банк располагает пакетом услуг, ориентированных на экспортеров либо импортеров продукции, может предложить специальные условия кредитования и т.п.

Третья сессия семинара была посвящена вопросам создания в Украине эффективного правового поля для субъектов ВЭД: внедрению в стране стандартов Всемирной таможенной организации (ВТамО) и положений международных конвенций в сфере таможни и транспорта; созданию в государстве института уполномоченных экономических операторов (УЭО) и присоединению к Конвенции о процедуре общего транзита и Новой таможенной транзитной системе (NCTC), анализу общности и отличий между механизмом "единого окна" и обменом информацией по принципу "единого окна".

С резолюцией круглого стола по упрощению процедур торговли, проходившего в Одессе 28.09.2017 г., присутствующих ознакомил модератор мероприятия, генеральный директор Ассоциации "Портовое сообщество" Василий Зубков. В частности, участниками указанного круглого стола была отмечена несогласованность украинских органов власти в вопросе совершенствования национального законодательства в соответствии с нормами международно-принятой практики и требованиями Соглашения УПТ. Так, вместо повсеместно принятой практики внедрения института уполномоченного экономического оператора, в Украине внедрен институт уполномоченного экспортера, который существенно отличается от института УЭО; вместо создания Национального комитета по упрощению процедур торговли, как того требуют положения Соглашения УПТ, в Украине создается Национальный комитет торговли. Наиболее дискуссионным стал вопрос целесообразности предложенного Министерством инфраструктуры проекта изменений, направленных на внедрение в Украине информационной системы "единого морского окна". Участники отметили, что авторы предлагаемых изменений не компетентны в сфере имплементации директив ЕС, подменяют ключевые понятия системы "единого окна" и не вносят никакого конструктива в действующую систему. В результате, по информации участников круглого стола, инициативы органов власти, вызвавшие острую критику, были сняты с рассмотрения и заменены новыми, более корректными.

С анализом отличий в понятиях "уполномоченного экономического оператора" и "уполномоченного экспортера" выступил замначальника управления-начальник отдела по работе с УЭО Управления таможенных режимов Департамента организации таможенного контроля ГФСУ Андрей Теплый. Он ознакомил с критериями, которым должен отвечать субъект ВЭД, чтобы получить статус УЭО, о динамике внедрения странами мира института УЭО и о растущей популярности данного механизма. При этом докладчик подчеркнул, что эффективность данного инструмента на международном уровне достигается только при взаимном признании таможенных процедур между странами — до этого момента этот институт остается только национальным инструментом упрощения процедур торговли. Тем не менее, одним из требований Соглашения УПТ является внедрение в стране данного института.





С принципами классификации товаров во внешнеэкономической деятельности и новациями в Национальном классификаторе УКТ ВЭД присутствующих ознакомил главный госинспектор отдела ведения УКТ ВЭД Управления классификации товаров Департамента администрирования таможенных платежей ГФСУ Андрей Мельник.

Принципы функционирования механизма "единого окна" и осуществления обмена по принципу "единого окна" раскрыл в своей презентации эксперт Ассоциации "Портовое сообщество" Лев Баязитов. В презентации докладчик раскрыл, в чем общность и какие отличия между этими понятиями, рассказал о практике создания в Украине портового и таможенного "единого окна". В частности, было отмечено, что в национальном нормативно-правовом поле получает распространение практика применения понятий, содержащих словосочетание "единое окно", но имеющих различные значения. Например: механизм "единого окна"; веб-портал "Единое окно для международной торговли"; Морское единое окно; информационная система "Морское Единое Окно"; по принципу "единого окна". Такая практика, в большинстве случаев, имеет вполне конкретные цели — придать нормативную определенность какому-либо продукту, создаваемому либо запланированному к созданию. Вместе с тем, имеющиеся разночтения в понятиях, призванных символизировать упрощение, в совокупности могут привести к противоположному эффекту — усложнению и большей запутанности.

Л. Баязитов проиллюстрировал проблему на примерах законопроектов "О внесении изменений в Таможенный кодекс Украины и некоторые другие законы Украины относительно внедрения механизма "единого окна" и оптимизации осуществления контрольных процедур при перемещении товаров через таможенную границу Украины" (рег. № 7010), "О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины в сфере морского транспорта" (рег. № 6727), проекта постановления КМУ "О внесении изменений в некоторые постановления Кабинета Министров Украины" (обнародовано 12.09.2017 г.).



Резюмируя свое выступление, докладчик предложил в целях корректного развития механизма "единого окна" на правительственном уровне вернуться к инициативе МРГ по систематизации торговой документации, в соответствии с Рекомендацией ЕЭК ООН № 1.

Подвел итоги работы семинара заместитель министра инфраструктуры по вопросам европейской интеграции Виктор Довгань. Он напомнил, что приоритетным направлением деятельности Министерства инфраструктуры Украины является работа над развитием транзита. В этом контексте вопросы, рассматриваемые на семинаре — упрощения процедур торговли и оптимизации решений для международных



цепей поставок товаров — являются чрезвычайно важными и актуальными. В этой связи он отметил спикеров мероприятия как субъектов, осуществляющих действенные шаги в указанных направлениях и развитии технологии "единого окна", и выразил им свою признательность за эту деятельность. Также В. Довгань отметил, что опыт Украины в создании системы "единого окна" достаточно успешен и прогрессивен. В частности, примером этого является существующая Информационная система портового сообщества, доказавшая свою полезность и эффективность, и в настоящее время дискуссия ведется только о формах ее дальнейшего развития (на условиях государственно-частного партнерства, либо путем усовершенствования соответствующего правового поля и т.п.), но не об отказе от ее использования. Он также рассказал о работе АМПУ по разработке IT-системы "единого морского окна" за средства, выделенные ЕС, а также об обсуждаемых в министерстве планах по разработке новых IT-проектов.

ЗИНЧЕНКО Ольга



Итоги 27-го заседания Межведомственной рабочей группы по упрощению процедур международной торговли и логистики в Украине



27 октября т.г. в Киеве в рамках деловой программы Международных специализированных выставок TransUkraine и TIR-2017 состоялось 27-е заседание Межведомственной рабочей группы (МРГ) по упрощению процедур международной торговли и логистики в Украине, посвященное рассмотрению направлений текущей работы и планов на следующий год. Обсуждение проходило в русле поиска путей имплементации положений Соглашения ВТО об упрощении процедур торговли. В этом контексте рассматривались проекты, обозначались проблемы и пути их решения, вырабатывались рекомендации правительству.

Среди конкретных вопросов были обсуждены: внедрение концепции "единого окна" на основе стандартов СЕФАКТ ООН для международной цепи закупок и поставок; обновление информации относительно точек транспортной инфраструктуры Украины (включая порты) для включения в справочник LOCODE ООН; идея создания цифровых транспортных коридоров и перспективы участия в них Украины.



УЛУЧШИТЬ ДИАЛОГ БИЗНЕСА И ВЛАСТИ

Открывая заседание, заместитель главы МРГ, президент ICC Ukraine Владимир Щелкунов отметил: "В рамках министерств и ведомств неоднократно создавались структуры, подобные МРГ, однако они не смогли показать конкретных результатов, выработать конкретных предложений правительству и парламенту. Полагаю, для МРГ наступающий год будет более эффективным, поскольку мы не только видим наши ошибки, но и реальные механизмы, позволяющие решать конкретные проблемы". Одним из таких механизмов должна стать постоянно действующая комиссия по вопросам транспорта и логистики, запланированная к созданию при ICC Ukraine. "Она должна объединить усилия мощных украинских компаний. Важно, что это будут представители профильного бизнеса, хорошо осознающие стоящие перед отраслью проблемы", — пояснил В. Щелкунов. Улучшение условий диалога бизнеса с властью выдвигается в разряд наиболее актуальных задач, что было отмечено в контексте обсуждения затягивания со стартом работы Совета по международной торговле при КМУ (его создание обсуждалось на предыдущих заседаниях МРГ). "Совет создан 4 месяца назад, но до сих пор нет внятной программы его работы. Его деятельность, как видится, тесно переплетается с работой МРГ, поэтому, очевидно, требуется включить в состав Совета высококвалифицированных специалистов, обладающих опытом соответствующей работы. Это наша рекомендация. Если включаемые в Совет группы будут формироваться из чиновников, работа этого органа будет неэффективной", — предупредил В. Щелкунов, отметив необходимость создания

эффективной площадки для диалога предпринимателей и чиновников на постоянной основе. "Крайне важно обеспечить присутствие и сотрудничество представителей реального сектора экономики, прежде всего — лидеров экономики в лице мощных компаний", — порекомендовал он.

Как подтвердила представитель МЭРТ Наталья Степаненко, у министерства, ответственного за создание Совета, нет возражений против участия МРГ в



рамках рабочих групп Совета. Таких групп на сегодня создано 4, согласно функциональным направлениям работы Совета: упрощение процедур торговли; продвижение экспорта; формирование и анализ стратегии развития международной торговли; улучшение таможенно-тарифного регулирования. Практически все эти направления соответствуют задачам МРГ, однако их реализация в формате Совета вызвала вопросы участников МРГ. "Совет до сих пор не обозначил своей деятельности даже в общих чертах — кто, чем и как будет заниматься. Если орган создается, следует четко знать, зачем и с какой целью; каким ожидается результат. То, что Совет все еще не запущен в работу, нельзя считать нормальным. Мы должны пресекать непонятные и дилетантские инициативы, предложения и рекомендации, не имеющие под собой позитивного и прозрачного обоснования", — заявил В. Щелкунов. Точку зрения о размытости позиции государства в отношении институций, призванных улучшить условия диалога бизнеса и власти, развил гендиректор Ассоциации "Портовое сообщество" Василий Зубков, указавший: "Негативно сказывается, что в Украине до сих пор не существует единого органа, требуемого в рамках соглашения с ВТО — Национального комитета по упрощению процедур торговли. Отсюда — отсутствие единой и корректной политики в отношении упрощения процедур торговли. Нецелесообразно "изобретать велосипед" — так, взамен уполномоченного экономического оператора (УЭО) придуман "уполномоченный экспортер"; взамен упомянутого Национального комитета рассматривается создание Комитета по торговле".

Тормозящее влияние отсутствия в украинском правовом поле статуса УЭО выделил советник Миссии EUBAM по вопросам содействия торговле Владимир Писарь, отметивший: "Учреждение УЭО — вопрос не преференций или бенефиций, но эффективности контроля, аудита, современной организации процессов международной торговли. Для страны, не создавшей институт УЭО, "поезда уйдут" — процессы развития внешней торговли будут заморожены". Как сообщил В. Писарь, в ЕС уделяется большое внимание деятельности УЭО — в частности, несмотря на то, что доля компаний в статусе УЭО составляет менее 0,2% от общего количества рыночных субъектов ЕС (порядка 17 тыс. УЭО на 9 млн компаний по данным на конец 2016 г.), роль УЭО во внешней торговле Еврозоны является ключевой. По данным того же периода, доля УЭО в экспорте товаров за пределы ЕС составила 72%, в импорте — 81%, в транзите — 56%. "Чрезвычайно важен процесс взаимного признания УЭО как элемент облегчения условий торговли. Так, соседка Украины Молдова уже имеет план взаимного признания УЭО в рамках торговли с ЕС. Украине также следует подтягиваться, чтобы не утратить темпы развития торговли", — порекомендовал В. Писарь.



Позицию МРГ по данному вопросу озвучил В. Щелкунов, предложивший изучить опыт EUBAM по продвижению института УЭО на национальных уровнях, имеющих специфику для каждой отдельно взятой страны.

На репутационных рисках государства ввиду отсутствия подвижек со статусом УЭО сделал акцент региональный советник ЕЭК ООН Марио Апостолов, сообщивший, что создание УЭО указано как выполненное мероприятие (категории "А") в данных оценки готовности Украины к реализации положений Соглашения ВТО по упрощению процедур торговли. "Как я понимаю, на сегодня нет ни одного признанного УЭО. Соответственно, идет дискуссия — как можно считать пункт выполненным, если нет реального результата", — отметил эксперт. Резюмирующую точку зрения высказал зампредседателя рабочей группы WP.30 ЕЭК ООН, гендиректор ООО "ППЛ 33-35" Александр Федоров, указавший: "Сегодня выигрывают не экономики, поскольку мировая экономика глобализирована — конкурируют и выигрывают цепи поставок. Для Украины самые слабые звенья в цепи поставок — это пункты пропуска, неэффективные процедуры, а также отсутствие института УЭО".



ПОВЫСИТЬ ЭФФЕКТИВНОСТЬ В СФЕРЕ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ

Критическая оценка была высказана по поводу инициатив исполнительной власти, направленных на трансформацию идеи "единого окна". Как проинформировал В. Зубков, проект Мининфраструктуры по внесению изменений в постановления КМУ № 451 (Типовая технологическая схема пропуска через государственную границу) и № 364 (Порядок информационного обмена по принципу "единого окна") являет собой превышение министерством полномочий: затронуты вопросы регулирования таможенной деятельности, что выходит за пределы компетенции Мининфраструктуры. Имеется и целый ряд прочих недостатков, о чем получена оценка экспертного и делового сообщества. "У проекта нет четко обозначенной цели. Налицо путаница в терминологии, что отражается на целевом характере предлагаемых изменений", — подчеркнул В. Зубков. Основным мотивом проекта указано соблюдение Плана действий КМУ по имплементации директив ЕС. Однако данный документ содержит положения,



проистекающие из некорректного лингвистического перевода текста директив ЕС. На сегодня инициированы предложения по корректировке текста Плана, и они рассматриваются. Серьезным недостатком проекта, ставящим под вопрос корректность процессов имплементации соответствующих европейских норм, является смешение функций и полномочий различных "единых окон" — функционирующих в морской и таможенной сферах. "Перепутаны цели и задачи, предусмотренные требованиями имплементации норм ЕС. Проект "единого морского окна" разрабатывала АМПУ, и авторы от АМПУ не смогли выступить в защиту нового проекта Мининфраструктуры. Они указали, что в их разработки были внесены существенные коррективы, изменяющие — по сути, искажающие — идею "морского единого окна", — отметил В. Зубков. Недостоверная информация допущена в аналитической части обоснования проекта — указано, что действующая ИСПС не соответствует нормам законодательства Украины, в частности, нормам Таможенного кодекса Украины, согласно которым контроль пропуска через таможенную границу государства производится исключительно госорганами. "Однако ИСПС не осуществляет контроль перемещения товаров, у таможенных органов свои собственные системы и сервисы (в т.ч. "единое таможенное окно", функционирующее во всех пунктах пропуска). ИСПС лишь взаимодействует, обеспечивая информационную связь подключенных к ней субъектов со своими собственными (внутренними) функциональными задачами, как на территории порта, так и за ее пределами. И взаимодействие базируется на системе договоров", — отметил В. Зубков. Деловое сообщество оценило проект Мининфраструктуры как подрыв существующей ИСПС, функционирующей как "единое окно". "Это разрушение системы, работающей, согласно оценкам экспертов ЕЭК ООН, а также по оценкам МРГ, нормально и эффективно. Да, ИСПС можно совершенствовать, но отвергать нелепо", — подчеркнул В. Зубков.

Ключевым положением проекта является создание "с нуля" новой электронной структуры — системы электронного взаимодействия. "Предусматривается, что два и более субъектов могут создавать свои системы электронного взаимодействия, а потом их кто-то и как-то объединит. Однако спорен сам тезис о целесообразности создания множества систем на территории порта. Кто и как будет обеспечивать алгоритм их взаимодействия? Как будет организовано взаимодействие с ними государственных контролирующих органов? Тем самым будет нарушен принцип "единого окна", предусмотренный требованиями ЕЭК ООН. ИСПС создавалась с учетом аналогичного опыта ведущих мировых портов, и этот проект позволяет Украине обойти ряд стран в части информатизации в портовой отрасли. Налицо путаница в понятиях и желание убрать работающую структуру, не создав ей замену. Никто не отрицает, что проект ИСПС нуждается в развитии и доработке, это нормальный цикл его развития, но нельзя его искусственно сдерживать", — подчеркнул В. Зубков.

Спорен и тезис проекта, что создание новых систем удешевит услугу обслуживания через "единое окно". "Сегодня, в самом деле, услуга Центра обработки данных (ЦОД) является платной для желающих работать через "единое окно" в дистанционном (удаленном) режиме. Так сложилось, что эта плата сегодня ложится на единственную категорию субъектов — экспедиторов, поскольку прочие подключенные субъекты пользуются ЦОД бесплатно (госорганы, морские агенты, портовые службы). В проекте указывается, что тарифы на услугу ИСПС могут изменяться в одностороннем порядке, однако и стивидорные компании, подведомственные Мининфраструктуры, также в одностороннем порядке корректируют собственные тарифы. Кроме того, сегодня есть бесплатная альтернатива — введение данных в среду ИСПС через службу порта. Эти данные также обра-

батываются в электронном формате, но исходно они подаются в соответствующую службу порта в бумажном виде", — пояснил В. Зубков. "В проекте не фигурирует оценка стоимости альтернативной услуги, не обоснован тезис о снижении стоимости услуги вновь создаваемых систем", — перечислил спикер. По итогам состоявшегося обсуждения инициативы министерства с участием делового сообщества принято решение обратиться в соответствующие органы, в т.ч. к МРГ, по поводу рисков данного проекта Мининфраструктуры. Поддержано мнение о нецелесообразности проекта в целом. "Данная инициатива МИУ — пример неэффективности в сфере госуправления", — резюмировал В. Щелкунов.

Как сообщил В. Зубков, более лояльно были оценены экспертами и специалистами иные проекты нормативно-правовых актов и изменений в нормы, подготовленные в недрах правительства. Так, с пониманием оценены предлагаемые ГФСУ изменения процедуры пропуска товаров в контейнерах, прибывающих на борту судна. Эта процедура должна претерпеть существенные изменения: если ранее при отсутствии предварительной информации о контейнерах, прибывающих в порты, запрещался заход судна, то предлагаемая новация предусматривает запрет выгрузки конкретных контейнеров (прибывших без предварительной информации). Однако, как отмечено деловым сообществом, у каждого участника морской контейнерной перевозки, функционирующего в портах Украины (а это, как правило, дочерние компании мировых контейнерных линий), в офисах функционируют собственные информационные системы, предусматривающие свои форматы обмена данными и наборы информации. Соответственно, требуется буферное время (переходный период) для согласования с ГФСУ объемов, вида и формата информации, предоставляемой линиями, и соответствующего налаживания обмена данными. Не вызывают дискуссий у бизнеса и предлагаемые МЭРТ изменения в Таможенный кодекс Украины и другие законодательные акты, касающиеся упрощения взаимоотношений хозяйствующего субъекта с государственными органами в части получения сертификатов и разрешений, возможности оформления этих документов в электронном формате и четкой регламентации требования документов в бумажном виде.

АКТИВНЕЕ ВНЕДРЯТЬ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРАКТИКИ И СТАНДАРТЫ

На важности "единого окна" как инструмента, улучшающего условия работы бизнеса, сделал акцент региональный советник ЕЭК ООН Марио Апостолов, заявивший: "Единое окно" — это реальное воплощение упрощения процедур торговли, сокращение бюрократии, снижение объема документооборота. Мы как эксперты сделали много по поддержке идеи портового сообщества, а сегодня — "морского единого окна" и



"национального единого окна". Надеюсь, в следующем году продолжим сотрудничество с правительством по вопросу "единого окна". Как рекомендовал спикер, наработанные экспертные данные (исследование готовности Украины применить соглашение ВТО по упрощению процедур торговли, определение лучших практик, результаты работы МРГ) следует использовать для имплементации положений Соглашения ВТО в части создания Национального комитета по упрощению процедур торговли и развития идеи "единого окна". "По сути, "единое окно" — наиболее сложный с точки зрения реализации момент соглашения ВТО. Как выяснилось в ходе нашего исследования, стоимость создания "единого окна" может составить порядка EUR6 млн, это примерная оценка по результатам экспертных опросов. Поэтому столь необходимыми являются усилия страны как стороны соглашения ВТО", — подчеркнул М. Апостолов.

В части развития идеи "единого окна" эксперт выделил ряд рекомендаций ЕЭК ООН/СЕФАКТ, актуальных для Украины: № 34 (гармонизация данных за счет сбора и анализа информации, согласование и стандартизация данных с использованием средств автоматизации); № 36 (обеспечение интероперабельности систем "единого окна" за счет 4-х компонентов: использование международных стандартов; учет потребностей бизнеса и регулятивных госорганов; выбор наиболее подходящей формы управления; создание благоприятной правовой среды); № 41 (использование ГЧП для упрощения процедур торговли: определение способа управления и основных моделей ГЧП для проектов по упрощению процедур торговли, обеспечение окупаемости); № 42 (мониторинг процессов упрощения процедур торговли и транспорта (УПТТ): выработка национальных механизмов (создание институций, определение показателей измерения прогресса по УПТТ на протяжении цепочки поставок); анализ и оптимизация бизнес-процессов).

"Гармонизация данных — ключевой элемент создания "единого окна" на национальном уровне. Фактически, сам механизм "единого окна" как функционал не столь важен, как обеспечение гармонизации данных, позволяющее корректно подавать и интерпретировать данные при внутригосударственном и международном обмене", — заявил М. Апостолов. Постулат интероперабельности предусматривает подключение национального "единого окна" к системам международного обмена информацией. Эта задача актуализирована в рамках как ЕЭК ООН, так и Евразийской экономической комиссии ЕврАзЭС, сообщил эксперт.



Для государств, не входящих в данные международные союзы (в их числе — Турция и Азербайджан, важные торговые партнеры Украины), прорабатываются отдельные программы создания и интеграции "единого окна", нацеленные на обеспечение интероперабальности. "Создание "единого окна" — вопрос не политический, хотя ряд участвующих стран полагают эту задачу сложной ввиду различной заинтересованности и готовности сторон. Так, согласно данным анализа торгового оборота стран Черноморского бассейна с соседями по ЕС (Румыния, Греция, Болгария), доля участия стран во взаимной торговле варьирует, однако для таких соседей Украины, как Грузия и Молдова, этот сегмент важен, поскольку составляет около половины внешнеторгового оборота этих стран. Для Украины эта доля меньше, но также велика — порядка четверти оборота. В принципе, оборот региона с близлежащими рынками ЕС достаточно велик, чтобы озаботиться проблемой улучшения процедур торговли. Где нет автоматизации процессов, там нет достаточного уровня доверия, и, соответственно, страдают интересы торговли", — подчеркнул М. Апостолов. Как уточнил эксперт, идея интероперабельности нацелена на обеспечение трансграничного взаимодействия национальных "единых окон", что, в контексте рекомендации № 36, требует использования передовых моделей и лучших практик, основанных на международных стандартах и инструментах (СЕФАКТ ООН, ВТО, ЕС, ЕврАзЭС). Столь же важны правовые аспекты интероперабельности, опирающиеся на следующие принципы: баланс интересов участвующих сторон; доступность, точность, своевременность и полнота информации для всех участников; легализация ограничений использования информации; обмен информацией на основе международных стандартов и на безвозмездной основе. Однако последний тезис касается интероперабальности как международного взаимодействия, тогда как на национальном уровне, согласно рекомендации № 41, целесообразным является внедрение механизмов участия бизнеса в проектах упрощения процедур торговли. Как указал эксперт, на сегодня для Украины наиболее актуальным является поиск механизмов участия бизнеса в развитии проектов "единого окна". "Предлагаю проанализировать в рамках МРГ направления работы по этим вопросам в следующем году и далее. В частности, следует сосредоточиться на аспектах организации ГЧП", — порекомендовал М. Апостолов.

Комментируя направления дальнейшего развития концепции "единого окна", М. Апостолов сообщил: "Если ранее упор делался на перевод в электронный формат отдельных документов (таможенная декларация, сертификат), то сегодня эксперты ЕЭК ООН подчеркивают роль процессов, а именно — внедрения электронных сервисов в цепочку международного движения товаров". Соответственно строится алгоритм создания "единого окна", который предстоит реализовать и Украине. В нем эксперты выделили ряд уровней: 1 — безбумажная технология в отдельных сегментах (электронная оплата таможенных пошлин, электронное декларирование); 2 — объединение с информационными системами органов государственного регулирования (увязка безбумажных технологий с дополнительными документами — сертификатами, разрешениями); 3 — электронный документооборот среди заинтересованных лиц в рамках видов транспорта (воздушный, морской, портовая отрасль); 4 — интегрированная национальная логистическая платформа, в которой организован обмен информацией от трейдеров и поставщиков логистических услуг; 5 — региональная система информационного обмена; 6 — переход от регионального "единого окна" к международному обмену. Как предупредил М. Апостолов, во многих странах достижение уровня 2 подается как 3-й, что является недоработкой на национальном уровне. Кроме того, эксперты выдвигают идею отказа от уровня 5 (регионального) как самостоятельной ступени. Соответственно будет, очевидно, пересматриваться рекомендация № 33 (создание "единого окна"), сообщил эксперт.



Освещая перспективы украинской стороны, В. Щелкунов отметил: "В Украине есть все предпосылки для реализации проекта "единого окна" на национальном уровне. Что касается обмена информацией на международном уровне — многое зависит от международного сотрудничества и усилий ЕЭК ООН. Если эта идея будет активно продвигаться в рамках ЕС, хотя бы на опыте нескольких ведущих стран Европы, полагаю, Украина также вольется в этот процесс. Мы никуда не уйдем от данной задачи — процессы могут затягиваться, но им нет альтернативы, страна должна использовать международные стандарты, иначе окажется изолированной от системы международной торговли".

Как сообщил М. Апостолов, набор стандартов СЕФАКТ ООН, опорных для реализации концепции "единого окна", включает на сегодня ряд компонентов, среди которых ключевыми выступают: эталонная модель СЕФАКТ ООН для международной цепи закупок и поставок; единая методология СЕФАКТ ООН моделирования бизнес-процессов; техническая спецификация ключевых компонентов СЕФАКТ ООН; библиотека ключевых компонентов СЕФАКТ ООН; Правила СЕФАКТ ООН наименований и дизайна в формате XML; Справочник ЭДИФАКТ ООН; Справочник элементов внешнеторговых данных ООН (UNTDED); Формуляр-образец ООН (ФОООН). "Идея этого набора стандартов — унификация кодов, используемых при обмене данными в цепи международной торговли. На сегодня стандарты ориентированы, главным образом, на сферу бумажного доку-

ментооборота, однако уже рассматривается идея разработки единых стандартов для электронных документов в системе международной торговли", — сообщил эксперт. Подготовка этой работы уже идет полным ходом — группируются и стандартизируются документы международной торговли и движения товаров, имеющие близкий целевой характер (обслуживающие конкретные фрагменты цепочки торговли и движения товаров). Экспертами выделены следующие группы: торговые документы (котировка, заказ, счет-фактура и пр.); документы управления сырьем и материалами (Despatch Advice, Pick List, Packing List); транспортные документы (Bill of Landing, Shipping Instructions); таможенные документы (Export, Import, Transit Declarations, Cargo reports); иные нормативные документы (Cert of Origin). "Группируются документы с общими прототипами данных, благодаря чему специалисты, занимающиеся вопросами электронизации сервисов в сфере международной торговли, могут брать за основу стандартизированные электронные форматы", — пояснил М. Апостолов. Именно таким путем будет идти развитие интероперабальности процедур в сфере международной торговли.

Для Украины задача стандартизации форматов актуализирована в рамках внесения дополнений в справочник LOCODE ООН (база-классификатор точек транспортной инфраструктуры). Как сообщил замминистра инфраструктуры по вопросам европейской интеграции Виктор Довгань, на сегодня готовится информация по классификатору портов и прочих пунктов пропуска.

"Отрадно, что работа идет — формируются коды, изменяются названия. Уже стоят маркеры на крымских портах, что позволяет международному сообществу своевременно реагировать на судозаходы в эти порты как временно закрытые Украиной для осуществления перевозок", — отметил эксперт СЕФАКТ ООН, генеральный директор ООО "ППЛ 33-35" Александр Федоров. Спикер также отметил необходимость привлечь к работе по LOCODE специалистов ГФСУ, тем более что за рубежом координирующими ведомствами по данному вопросу выступают, как правило, таможенные органы. "Новый перечень кодов таможен, утвержденный ГФСУ, отходит от стандартов LOCODE, что может привести к путанице и непониманию за границами Украины ряда позиций документов украинского происхождения. Отсутствие координации с ГФСУ в работе по LOCODE может привести к осложнениям на участках пропуска грузов через порты", — предупредил эксперт.

ПОДДЕРЖАТЬ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРОЕКТЫ В СФЕРЕ ЭЛЕКТРОНИЗАЦИИ

Логичным продолжением идеи электронизации торговли и движения товаров является переход к согласованному развитию национальных экономик на платформе внедрения электронных сервисов. Этот тезис поддержал А. Федоров, указавший, что на сегодня сформированы конкретные оценки выигрыша стран ЕС и Восточного партнерства от реализации инициативы по гармонизации цифровых рынков (идея активно продвигается с 2015 г.). "В США и регионе ЮВА давно обращено внимание на прогресс, достигаемый за счет электронизации экономик. Сегодня Восточное партнерство пошло по тому же пути, определив конкретные направления электронизации сегментов национальных экономик как платформ, необходимых для сближения рынков стран ЕС и Восточного партнерства", — сообщил эксперт. Таких направлений выделено десять, среди которых ряд охватывают сферы торговли и логистики — электронная таможня, электронная торговля, электронная коммерция, электронная логистика. Украина поддерживает данную инициативу Восточного партнерства на двух направлениях — в сфере высокочастотной связи (Интернет в экономике), а также электронной торговли и создания цифровых транспортных коридоров (ЦТК). Важнейшим является последнее направление, относительно новое для Украины, но дающее перспективу участия в важном международном проекте — создании ЦТК от Балтийского до Черного и Каспийского морей и далее в двух направлениях: через Каспий в Казахстан и Китай, через Каспий в Иран и страны Центральной Азии. Как отметил А. Федоров, идея ЦТК, прозвучавшая от имени Украины, хорошо воспринята в рамках ЕЭК ООН, однако необходима ее дальнейшая активизация на национальном уровне. "Украина имеет на своей территории 9 транспортных коридоров, но мы не задумываемся, насколько эффективно они используются. Заявив о поддержке инициативы гармонизации цифровых рынков и о готовности строить цифровые транспортные коридоры на базе проектов "ВИКИНГ" и "ЗУБР" с ответвлением на Словакию и Польшу, с дальнейшим подключением мультимодального плеча за счет использования паромных переправ, мы должны пойти путем обеспечения согласованных действий всех участвующих стран. Важно, что все эти страны, по сути, являются членами Восточного партнерства", — указал А. Федоров. Работа по созданию ЦТК через Балтийское и Черное моря уже продвигается. Так, в текущем году, по инициативе Украины, проведено исследование возможностей гармонизации цифровых рынков стран на данном направлении. Частью этой работы стало выявление нестыковок в таможенных нормах ЕС, Восточного партнерства и стран, не являющихся членами региональных или международных экономических институций. "Подтверждено, что страны Восточного партнерства имеют три раз-





личных законодательных базы, поэтому столь важно при создании цифрового транспортного коридора от Балтийского до Черного моря оценить юридическую готовность проекта. Кроме того, следует проанализировать эффективность цепочки поставок на всем протяжении коридора, включая оценку времени выпуска по пунктам пропуска", — пояснил эксперт. По последнему направлению работы Украина уже получила ряд результатов, однако не завершила в полном объеме исследования и изменения, требуемые в рамках Конвенции по согласованию условий контроля грузов на границе (данные таких исследований были запрошены ООН дважды, в 2014 г. и в 2016 г.). "Надеюсь, мы наверстаем упущенное, и таможенные органы, как и Министерство инфраструктуры, активно включатся в работу", — отметил А. Федоров. Пока же исследовательская фаза продвигается с трудом. Так, подготовленный экспертами опросник не получил поддержки у задействованных государственных структур. "К сожалению, очень трудно получить официальные данные от причастных государственных органов, которые должны быть заинтересованы в продвижении проекта. Но надеюсь, опросник будет поддержан, и Украина сравняется с прочими странами Восточного партнерства по усилиям как со стороны государства, так и бизнеса. Сегодня именно эффективная логистика, эффективные цепи поставок являются ключевыми факторами в развитии движения экономики", — резюмировал докладчик.

"Цифровые транспортные коридоры — действительно важный вопрос, мы говорим об этом публично, однако мало делаем. Полагаю, без проектов технической помощи от ЕС, от Всемирного банка этот проект останется на уровне экспертов", — признал В. Довгань.

В то же время потенциал Украины как участницы ЦТК подтверждается успехами на отдельных участках деятельности. Как проинформировал А. Федоров, в готовящуюся новую редакцию справочника по конвенции МДП в качестве примера лучшей практики включена пилотная мультимодальная перевозка с участием Украины — между Грузией и Украиной с использованием паромного сообщения. "Данный опыт подтвердил, что документы конвенции МДП, как и иных конвенций и договоров, в т.ч. по eCMR, могут быть оцифрованы, что обеспечивает реальные выгоды для бизнеса и государства", — отметил А. Федоров.

Благоприятно развивается и близкая к данному проекту деятельность ГУАМ по развитию информационных сервисов. "Сегодня в рамках ГУАМ реализуется проект обмена таможенной информацией. Тем самым концепция интероперабельности внедряется за счет создания электронной таможни", — отметил М. Апостолов.

Как указал президент Ассоциации "УКРВНЕШТРАНС", зампредседателя МРГ Олег Платонов, ГУАМ может стать эффективной платформой для реализации идеи электронного документооборота и обмена электронными данными в сфере торговли и логистики. "На сегодня подписаны соглашения о создании ЗСТ между Украиной, Молдовой, Азербайджаном, Грузией. Имеются соглашения об обмене таможенными данными, о признании сертификатов происхождения.



На практическую фазу можно вывести применение рекомендации ЕЭК ООН № 36 за счет организации обмена данными в транспортном сообщении Украина—Грузия. Проблемным остается вопрос реализации в Украине NCTS — уже три года переносятся сроки внедрения этого проекта. Мы надеемся, что в декабре, когда будет обсуждаться тема создания цифровых коридоров, вернемся и к этому вопросу", — отметил О. Платонов.

ЭФФЕКТИВНЕЕ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ЭКСПЕРТНЫЕ НАРАБОТКИ

Комментируя деятельность СЕФАКТ ООН (Центр по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям ООН, дочерний межправительственный орган Комитета по торговле ЕЭК ООН), глава украинской делегации в СЕФАКТ ООН О. Платонов отметил пассивное участие властей Украины в работе этой институции. Так, в составе СЕФАКТ ООН не представлены эксперты от государственных исполнительных органов Украины. Между тем, именно в рамках СЕФАКТ функционируют рабочие органы (домены), концентрирующие экспертные наработки в важных для украинской экономики направлениях — "единое окно" (SW), международная торговля, управление цепочками поставок, транспорт и логистика и пр. В состав этих органов следует войти представителям Украины, что позволит усилить координацию по проектам, курируемым СЕФАКТ ООН и значимым для Украины ("умный контейнер", eCMR и пр.). "Из тем, близких Украине, можно выделить отслеживание цепочки поставок текстиля от сырья и материалов до готовой продукции и торговых марок. Близкую идею имеет и проект LOCODE — путем кодификации точек движения груза отследить цепочки поставок в системе формирования товарных потоков. К примеру, в сфере сельхозпродукции благодаря кодам LOCODE можно определить точное место производства товара

и оценить его характеристики. Т.о., система кодирования поможет бороться с фальсификацией данных об агрономической продукции", — пояснил О. Платонов. Домен SW, в русле которого развивается проект ИСПС (согласно рекомендациям №№ 33—36 ЕЭК ООН), также поддерживает концепции, важные для Украины — повышения прозрачности процедур, противодействия коррупции. "Сегодня мы работаем над задачей внедрения электронных сервисов, помогающих зафиксировать, выявить и исключить проблемы коррупционного характера. Как показал проект ИСПС, электронную запись можно вычеркнуть, но ее нельзя потерять. Это можно использовать в системе анализа рисков, что будет способствовать упрощению процедур в сфере торговли и логистики", — отметил О. Платонов. По оценке спикера, Украине следует ускориться на данном направлении за счет повышения уровня исполнительной дисциплины в центральных органах власти — сегодня затягивается принятие нужных законодательных инициатив; не доводятся до конца решения исполнительной власти. В итоге тормозятся процессы внедрения электронного документооборота в работу контролирующих органов. "Полагаю, ЕЭК ООН разъяснит нашим депутатам важность задачи подготовки полноценной законодательной базы для внедрения электронного документооборота и необходимость позитивных сдвигов в решении задач упрощения процедур торговли", — резюмировал О. Платонов.

Как сообщил представитель ГФСУ Александр Сущенко, ведомство, во исполнение поручения Минфина, разработало регламенты целевых показателей работы таможен (включая предельное время оформления товаров, относительно которых не сработала АСАУР, в режиме импорта и экспорта). "Основные пункты этих рекомендаций выполняются, однако вопрос сроков оформления товаров в пунктах пропуска требует дальнейшего решения с целью улучшения временных показателей. И ГФСУ осознает важность этой задачи", — отметил спикер, указав, что ГФСУ нуждается в уточнении методической базы оценки временных параметров. "Следует констатировать, что требования таможенных органов сопредельных с Украиной государств и стран-торговых партнеров (Польша, страны Балтии) не содержат четких временных нормативов относительно процедур выпуска товаров. В то же время украинские нормативы в части



времени таможенного оформления товаров четко определены. Поэтому следует особо остановиться на методике определения усредненного времени выпуска товаров", — отметил А. Сущенко. "Возможно, вопрос измерения времени выпуска будет поднят в новом формате в связи с постановкой задачи построения цифровых транспортных коридоров (повестка дня МРГ от декабря т.г.). Тогда исследование времени может стать одним из элементов аналитической фазы этого проекта", — предложил О. Платонов. Дополняя пакет предложений, консультант ЕЭК, эксперт МРГ Лев Баязитов напомнил, что 2 года назад предполагалось наличие трудностей организации и обеспечения исследования времени выпуска, а также вовлечения в эту работу участников. "Данная мера является одним из элементов Соглашения с ВТО по упрощению процедур торговли. Нотификация этой меры по категории "С" позволит обеспечить небольшую, но постоянную техническую помощь. Наверное, следует снова поднять вопрос, чтобы для Украины эта статья была нотифицирована как мера категории "С", — рекомендовал эксперт.



Как проинформировал А. Сущенко, согласно проведенному ГФСУ в марте т.г. анализу, на ж/д транспорте оформлялись и выпускались непосредственно в пунктах пропуска товары в объеме 3,2% от количества деклараций, на автомобильных пунктах пропуска — 2,4%, в то время как на авиационном транспорте (в аэропортах) этот показатель превысил 66%. "Поэтому следует поставить вопрос о целесообразности таможенного оформления непосредственно в пунктах пропуска через таможенную границу Украины для автомобильного и железнодорожного транспорта. Для оценки времени выпуска следовало бы привлечь экспертов, в т.ч. уточняющих методику оценки времени как параметра по цепочке движения груза. Исследование, проведенное в 2014 г., оказалось мало результативным", — заявил А. Сущенко.

Оппонируя этой точке зрения, А. Федоров указал, что проведение исследования времени выпуска является одним из пунктов реализации Соглашения ВТО по упрощению процедур торговли (ст. 7). "Мероприятие, проведенное в 2014 г., позволило не только оценить эффективность процедур, но и выявить "узкие места" и резервы совершенствования технологий пропуска грузов. Сегодня этот механизм не работает, мы забыли о полученных экспертных наработках, хотя могли бы помочь ГФСУ, испытывающей дефицит кадров и средств, с проведением подобной работы", — предложил А. Федоров.

КАТКЕВИЧ Галина





Что ожидает сейчас потребитель?

ОПРЕДЕЛЕНИЕ ЦЕЛЕВОЙ АУДИТОРИИ

Создавая бизнес, каждый ориентируется на запросы потребителей, проводит своего рода мониторинг спроса.

Полезность услуги или товара определяется не целевой аудиторией, а количеством потребителей в целевой аудитории, которым этот товар будет полезен соотношением цена-качество.

Именно потребности потребителя заставляют производителя заботиться о качестве предоставляемого товара. Естественно, с ростом бизнеса возникают вопросы транспортировки, поскольку перевозки для большинства предприятий промышленности и торговли не являются ключевой компетенцией, поэтому наиболее часто бизнесмен обращается к специализированным фирмам по перевозкам.

В Украине на данный момент не существует стандарта по перевозкам. Опираясь на международную практику и систему качества ISO 9001, можно прояснить, что логистическая услуга — полный комплекс операционной деятельности, связанной с транспортировкой, хранением и складской обработкой грузов. Качество комплекса определяется соответствием предоставляемых услуг требованиям потребителей. Этапы оценки начинаются с формирования перечня показателей качества услуг, далее определяют важность каждого показателя для состава общей оценки уровня качества услуги.

К сожалению, далеко не все сотрудники в транспортных фирмах работают на общий результат компании.

ОЖИДАЕМЫЙ РЕЗУЛЬТАТ

Результат, который ожидает от логистики заказчик, — всегда доставленный товар в указанный срок, в целостности и сохранности. Это достигается путем доставки груза в соответствии с требованиями, тех-



нологиями, потребностями и пожеланиями потребителей, используя наиболее оптимальные и эффективные транспортно-логистические решения.

Если не обращать внимание на общий результат и забывать о какой-то из его составляющих, то будет разрушаться цепочка доставки продукта в положенное место в ожидаемом качестве. Если, предположим, водитель не будет знать и соблюдать такую составляющую результата компании, как своевременная доставка груза, то, видя отставание от графика, он не будет реагировать и даже не скажет никому о задержке. Или когда водителю одновременно говорят доставлять в срок, но жесточайшим образом экономить бензин, то вероятно, что он будет глушить машину и холодильная камера не будет работать в период ожидания, что напрямую будет ухудшать качество привезенного товара.

Итак, только разъяснив каждому сотруднику его важность в целой системе процессов, можно требовать своевременного и четкого выполнения работы от каждого на достижение общего результата компании. Если человек научится видеть результаты, он будет мотивирован работать.

СИТУАЦИИ, С КОТОРЫМИ МЫ СТАЛКИВАЕМСЯ

Если предприятие решило идти по пути построения транспортной логистической системы, оно обязательно столкнется с трудностями:

1. Даже несмотря на наличие Интернета и телефонной связи, часто бывает плохая информационная поддержка процесса транспортировки в отдаленных уголках страны или мира.

2. Кроме этого, часто возникают проблемы недогрузки при отправке автомобиля, что может значительно повысить стоимость доставленного товара.

Сейчас все большую популярность приобретает страхование груза на время перевозки, ведь вся полнота ответственности за него ложится на плечи транспортной компании.

Организация взаимодействия различных видов транспорта — достаточно трудоемкое занятие: необходимо не только грамотно продумать маршрут движения, но и правильно рассчитать время на перевозку и перегрузку товара с одного вида транспорта на другой.

Предприятия транспортной логистики до сих пор не обеспечены программами, которые будут помогать следить за транспортировкой груза, расходом топлива и весом груза.

ЧТО НУЖНО ПОТРЕБИТЕЛЮ

Один владелец логистической фирмы сказал: "Надежность, доступность и компетентность — это показатели успешной работы моей компании".

Так вот, для того, чтобы не разочаровать заказчика, необходимо:

— безоговорочное выполнение заказа на услугу в оговоренный срок, в нужном месте и качестве;

— скорость выполнения услуг в удобное для потребителя время. Она зависит от времени оформления заказа и оказания услуги. Этот фактор зачастую зависит от желания сотрудника вашей компании помочь и создать надлежащие условия для покупателя;

— наличие у персонала сервисной фирмы необходимых знаний и навыков, гарантирующих отсутствие риска для потребителя.

Для организации, не использующей инструменты управления по найму персонала, это дается довольно тяжело. Зачастую все бизнесмены жалуются на отсутствие классных специалистов, а сотрудники — на отсутствие работы в организации.

Залогом успеха любой организации является взаимопонимание. Которое начинается с общения внутри предоставляющей организации и заканчивается искренним интересом к покупателю.

Гибкость выполнения заказов на услуги, которая означает способность учитывать особые пожелания потребителей, поможет усилить интерес к товару. Не нужно также забывать о физической среде, в которой оказываются услуги, в частности интерьере помещения, сопутствующих информационных материалах, внешнем виде сотрудников.

Важнейшим показателем предоставленных услуг потребители считают надежность. Далее идут отзывчивость, компетентность, взаимопонимание, осязаемость.

Потребители оценивают качество услуги зачастую интуитивно, сравнивая ожидаемый и полученный ими результаты.

ИТОГИ

Современное понятие транспортировки грузов в нашей стране существенно изменилось с развитием рыночных отношений от отрасли, приравненной к промышленным отраслям экономики, до сферы услуг — транспортного сервиса. Поэтому потребители транспортных услуг выбирают такие виды транспорта и способы транспортировки, которые обеспечивали бы наилучшее качество логистического сервиса.

Лучшей будет та компания, которая имеет установленные стандарты качества работы для каждого участка, слаженную работу, крепкий коллектив, который работает на результат совместно и в котором каждый точно знает, как его результат повлияет на результат другого и, в итоге, на удовлетворение ожиданий заказчика и конечного потребителя.

ТИХОНЕНКО Надежда,
консультант по управлению
"Высоцкий Консалтинг" (Киев)



Для оформления подписки на еженедельный журнал «Транспорт» необходимо заполнить данный «Подписной Купон» и выслать в наш адрес электронной почтой (e-mail) или факсом, или почтой

ПОДПИСНОЙ КУПОН — ЗАЯВКА

НАСТОЯЩИМ ПОДТВЕРЖДАЕМ СВОЁ НАМЕРЕНИЕ ОФОРМИТЬ ПОДПИСКУ:

Наименование компании: ______________________________

Сроки подписки: *с «__»* ________ *2018 г.* ________ *по «__»* ________ *2018 г.*

Должность и Ф.И.О. руководителя: ______________________________

ИНН ______________ Свидетельство плательщика НДС № ______________

Тел.: ______________ Факс: ______________

Юридический адрес: ______________________________

Почтовый и электронный (E-mail) адреса доставки: ______________________________

Контактное лицо — должность, Ф.И.О, тел., E-mail: ______________________________

Вид деятельности: ______________________________

______________ www ______________

ВЫДЕЛИТЕ или ОБОЗНАЧЬТЕ ЗНАЧКОМ √ ЗАИНТЕРЕСОВАВШИЕ ВАС ВЕРСИИ ЖУРНАЛА

ПЕРИОД ПОДПИСКИ	НАИМЕНОВАНИЕ ПОДПИСНОГО ПАКЕТА		
	КОМПЛЕКСНЫЙ ПАКЕТ (PDF + печатная версия)	**ЭЛЕКТРОННЫЙ ПАКЕТ (PDF-версия)**	**ПЕЧАТНЫЙ ПАКЕТ (печатная версия)**
	Еженедельно: ***1, 2, 3 недели месяца* — PDF-версия:** оперативная новостная и нормативная информация; ***4-ая неделя месяца* — печатная версия:** комментарии событий и аналитические статьи о ситуации в различных сегментах транспортного комплекса	**Еженедельно:** ***1, 2, 3 недели месяца*** — оперативная новостная и нормативная информация, ***4-ая неделя месяца*** — комментарии событий и аналитические статьи о ситуации в различных сегментах транспортного комплекса	**Ежемесячно:** ***4-ая неделя месяца*** — комментарии событий и аналитические статьи о ситуации в различных сегментах транспортного комплекса
Период подписки с 01 января по 31 декабря 2018 года			
1 месяц	493,00 грн.	330,00 грн.	218,00 грн.
3 месяца	1480,00 грн.	990,00 грн.	654,00 грн.
6 месяцев	2810,00 грн.	1881,00 грн.	1242,00 грн.
9 месяцев	4126,00 грн.	2760,00 грн.	1825,00 грн.
12 месяцев	5322,00 грн.	3564,00 грн.	2354,00 грн.

______________ / ______________ /

дата подпись М.П. фамилия И.О., должность

ОТПРАВЬТЕ «ПОДПИСНОЙ КУПОН — ЗАЯВКУ» ПОЧТОЙ или ФАКСОМ по АДРЕСУ:

УКРАИНА, 65001, г. ОДЕССА, А/Я 299, ИЗДАТЕЛЬСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ АО «ПЛАСКЕ», журнал «ТРАНСПОРТ»

Факс: **+38 (048) 7-385-375; 7-287-221**; тел.: **+38 (048) 7-385-385, 7-288-288.** E-mail: **info@transport-journal.com**

Тел.: **+38 (050) 390-54-09; +38 (067) 483-78-01** (Сергей Бохан). E-mail: **subscribe@transport-journal.com**;

Тел./факс: **+38 (044) 503-63-73;** тел.: **+38 (097) 232-92-55** (Татьяна Ятел). E-mail:**reklama@transport-journal.com**

WWW. TRANSPORT-JOURNAL.COM



Поезд комбинированного транспорта «Викинг» — ваше логистическое решение быстрой, безопасной и дешевой доставки ваших грузов между Балтийским и Черноморским регионами.

VIKING Train is your logistics solution to fast, safe and cost-friendly delivery between Baltics and the Black Sea Region



Контрейлерный поезд «Викинг» — это совместный проект Литовских, Белорусских, и Украинских железных дорог, компаний-операторов поезда, Клайпедского, Ильичевского и Одесского портов, который стартовал в 2003 году.

VIKING train, the joint project of Lithuanian, Belarusian and Ukrainian Railways, operation-companies, Klaipeda, Illichivsk and Odessa ports was launched in 2003.

Маршрут поезда: Одесса/Ильичевск - Киев - Минск - Вильнюс - Клайпеда и обратно.

Route: Odessa/Illichivsk – Kyiv – Minsk – Vilnius – Klaipeda and return.

Поездом осуществляются перевозки как 20 и 40 футовых универсальных и специализированных контейнеров, так и автопоездов (контрейлеров). Для грузов, перевозимых поездом «Викинг», администрациями железных дорог установлены специальные льготные тарифы.

Train carries both 20- and 40-foot containers, universal containers, special-purpose containers, truck trains (contrailers). VIKING offers special discount rates.

На сегодняшний день к проекту «Викинг» присоединились Болгарские, Молдавские и Румынские железные дороги. В перспективе планируется продление маршрута в Турцию и страны Скандинавии.

As for today Bulgarian, Moldavian and Romanian Railways joined VIKING project. It is planned to extend the route to Turkey and Scandinavian countries.

Одной из целей является реализация высокотехнологического процесса «единого окна» и совершенствования организационной структуры таможенных процедур, содействие разработке и внедрению единого унифицированного товарно-сопроводительного документа.

One of the key goals is to introduce Single Window and improve the organizational framework of customs procedures, assistance in introduction of the single consignment note.

Преимущества проекта / Benefits

- Меньшая по сравнению с другими видами транспорта стоимость перевозки
  Lower shipping cost, especially in comparison with other modes
- Фиксированный график перевозки, небольшое транзитное время
  Fixed schedule, reduced transit time
- Безопасность перевозки, сохранность грузов на всем пути следования
  Safety and security of goods
- Ускоренные таможенные и пограничные процедуры
  Facilitated customs and border procedures
- Соединение с морским сообщением Балтийского и Черного морей
  Linkage with Baltic and Black seas
- Уменьшение негативного воздействия на окружающую среду
  Environment-friendly

Возможности / Options

- Отправка грузов в контейнерах прибывших в морские порты Украины и Литвы
  Shipment of container goods from Ukrainian and Lithuanian seaports
- Стафировка и дальнейшая отправка грузов в контейнерах принадлежности железных дорог
  Stuffing and further shipment of goods in containers owned by the railways.
- Отправка автопоездов прибывших в морские порты на паромах или судах Ро-Ро
  Shipment of truck trains arrived at sea ports on ferries or ro-ro vessels

www.vikingtrain.com



Energy in motion

VIKING Train Operator

АО «ПЛАСКЕ» предоставляет полный спектр транспортных, логистических, таможенных и финансовых услуг при организации перевозок грузов по железной дороге, морем, авиа и автотранспортом.

PLASKE JSC renders full scope of transport, logistics, customs and financial services related to international freight forwarding by rail, sea, air, and road modes.

а/я 299, 65001, Одесса, Украина
P.O.Box 299, 65001, Odessa, Ukraine
+38 (048) 7 385 385. Fax: +38 (048) 7 385 375
+38 (048) 7 288 288. Fax: +38 (048) 7 287 221
cargo@plaske.ua
plaske.ua










ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ В ПАРОМНОМ СООБЩЕНИИ ПО НАПРАВЛЕНИЯМ ЧЕРНОМОРСК – ВАРНА – ПОТИ/БАТУМИ – ЧЕРНОМОРСК



КОМПЛЕКС УСЛУГ





организация перевозки грузов в ж.д. вагонах, автомобилях, контейнерах






таможенное оформление грузов

экспедирование грузов в порту



UKRAINE

Nikolaev

Rostov-on-Don

Odessa

Chornomorsk

Skadovsk

RUSSIA

Kerch

ROMANIA

Sevastopol

Yalta

Novorossiysk

Constanța

Sochi

Varna

BULGARIA

Burgas

Poti

GEORGIA

Batumi

Zonguldak

Istanbul

Samsun

Derince

Trabzon

TURKEY

АО «ПЛАСКЕ»
генеральный судовой и грузовой агент-экспедитор «Пароходство БМФ» АД в Украине.

Прием запросов на перевозку:
Тел. +38 048 728 72 20
Факс. +38 048 728 72 21
cargo@plaske.ua

www.ferry-line.com
Расписание движения паромов и действующие ставки на перевозки, включая применяемые к ним скидки и исключительные предложения.